# ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN

HERAUSGEGEBEN IM PREUSSISCHEN FINANZMINISTERIUM

SCHRIFTLEITER: INGENIEURBAU RICHARD BERGIUS · HOCHBAU Dr.-Ing. GUSTAV LAMPMANN

79. JAHRGANG BERLIN, JUNI 1929 HEFT 6






*Neckartal zwischen Untertürkheim-Wangen und Obertürkheim-Hedelfingen.*

# Wettbewerb Neckarufer-Bebauung Stuttgart.

## I.
## DER WETTBEWERB UNTER DEM GESICHTSPUNKT DER STADTGESTALTUNG.

Von Professor H. Wetzel, Stuttgart.

*Die Aufgabe.*

Mit dem Erwerb des Exerzierplatzes auf dem Cannstatter Wasen hat sich die Stuttgarter Stadtverwaltung die Möglichkeit verschafft, zur städtebaulichen Gestaltung des Städtekomplexes „Stuttgart-Cannstatt" endgültig Stellung zu nehmen. Die verwaltungstechnische Zusammenfassung der beiden Städte war schon im Jahre 1905 mit der Eingemeindung Cannstatts nach Stuttgart erfolgt.

Um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert waren die beiden Städte Stuttgart und Cannstatt noch voneinander getrennt. Die Entfernung von einem Stadtzentrum zum andern, rund 4 km, war beträchtlich für die damaligen Verkehrsmittel. Mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts erlangte Cannstatt Bedeutung als Bäderstadt. Zur gleichen Zeit tritt das Bestreben nach räumlicher Verbindung von Stuttgart mit Cannstatt in die Erscheinung. Die Schaffung des Schloßgartens, der sogenannten „Anlagen", war dabei die entscheidende städtebauliche Tat. In Gestalt eines fortlaufenden Grünbandes greift er vom Herzen der Stadt hinaus bis in die Neckarflußlandschaft, die wir uns in früherer Zeit, nach Bildern zu urteilen, etwa wie die Ilmwiesenlandschaft bei Weimar vorstellen müssen. Cannstatt hat seinen Badestadtcharakter längst verloren; heute ist Cannstatt Industriestadt. Auch die Neckartallandschaft hat sich verändert. Das linke Neckarufer ist beinahe bis Berg mit Industrie besetzt, und auf dem rechten Neckarufer beginnt heute, $2\frac{1}{2}$ km oberhalb der König-Karls-Brücke, das Industriegebiet. Die romantischen Mäanderzüge des Flußlaufs mit den charakteristischen, quer zur Talrichtung gereihten Pappelgruppen sind längst verschwunden; der heutige korrigierte Flußlauf wird in kurzer Zeit durch die Schiffahrtstraße ersetzt sein.

Die künftige Gestaltung des „Wasens", der weiten Niederung oberhalb Cannstatts, muß einerseits als das Bindeglied zwischen Stuttgart und Cannstatt in die Erscheinung treten, anderseits muß sie den durch die Parkanlagen von Rosenstein und Berg erweiterten Grünzug des Schloßgartens mit der Flußlandschaft organisch verbinden, und das unter Bedingungen, die gegenüber den einstigen wesentlich verändert sind. Dieses ist heute das städtebauliche Problem der Wasengestaltung. Zu seiner Klärung hat die Stuttgarter Stadtverwaltung einen Ideenwettbewerb ausgeschrieben, bei welchem, über das Kernproblem „Wasen" hinausgreifend, die Gestaltung eines weitläufigen Gebiets des Neckartals mit einbezogen war.



*Blick auf Cannstatt mit Wilhelmsbrücke und talab auf Münster.*

*Bedingungen für den Wettbewerb.*

Gegenstand des Wettbewerbs waren Vorschläge für die allgemeine städtebauliche Aufteilung der im Bereich des kanalisierten Neckars auf Markung Stuttgart liegenden Gebietsteile.

Die in die Untersuchung einzubeziehenden Flächen waren in dem beigegebenen Lageplan 1 : 10 000 gelb eingefaßt. Für die Anschlußgebiete waren allgemein gehaltene Aufteilungsvorschläge und Angaben über Verkehrsanlagen erwünscht.

Die zu klärenden Fragen betrafen:

1. Hafenanlagen, Lösch-, Lade- und Anlegeplätze für die Bedürfnisse der Schiffahrt einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen (Zufahrtgleise, Ladegleise, Abstellbahnhof). Umschlagmenge etwa 2 Millionen t/Jahr.
2. Anlage eines kleinen Flugplatzes für Sport- und kleinere Verkehrsflugzeuge mit etwa 200 m Durchmesser sowie ober- und unterirdische Anlage von offenen und geschlossenen Parkplätzen und Tankstellen für Kraftfahrzeuge.
3. Industriegelände teils ohne, teils mit Wasseranschluß.
4. Ausstellungsgelände mit festen und beweglichen Bauten.

   Auf dem Gelände sollten insbesondere auch das Volksfest und das landwirtschaftliche Hauptfest, für welche zusammen eine Fläche von mindestens 30 ha vorzusehen war, sowie Pferdemärkte (mit Vorführungsräumen) abgehalten werden. Außerdem waren vorzusehen feste Gebäude für Ausstellungen, eine größere Kongreßhalle (Versetzung der Stadthalle?) und ein größeres Ausstellungsrestaurant.
5. Einrichtungen für den Bad- und Wassersport in Verbindung mit größeren Anlagen für Leibesübungen, weiterhin Grünflächen und Grünverbindungen entlang dem Neckarlauf mit Anschluß an die Nachbarmarkungen, außerdem Bedürfnisanstalten mit und ohne Waschgelegenheit.
6. Die Neu- und Umgestaltung der Verkehrswege und Fahrverbindungen, der Straßenbahnanlagen wie auch der Industriegleisanlagen. Hierbei war nicht nur an die örtliche Regelung, sondern auch an eine organische Verbindung der beiderseits des Neckarlaufs liegenden Stadtgebiete und ihrer Verkehrslinien sowie an einen guten Zusammenschluß mit der Umgebung gedacht. Auf dem Ausstellungsgelände und dessen Umgebung waren Einrichtungen vorzusehen für Abwicklung eines Massenverkehrs.
7. Eine allgemeine landschaftliche und städtebauliche Neugestaltung des gesamten Gebiets unter Einbeziehung der Villa Berg und der noch unbebauten Talhänge des Neckars unter möglichster Schonung des alten Cannstatter Ortsbildes.
8. In dem Gebiet nordöstlich der gelben Linie des Lageplans 1 : 10 000 bis zur Markungsgrenze gegen Uhlbach, Rotenberg, Fellbach und Hofen sollte nur eine allgemeine Aufteilung mit Angabe der Hauptverkehrslinien entworfen werden. Verlangt waren auch geschützte, gut gelegene Wegverbindungen für Fußgänger und Radfahrer ins Neckartal mit guten Anschlüssen nach den Nachbargemeinden.

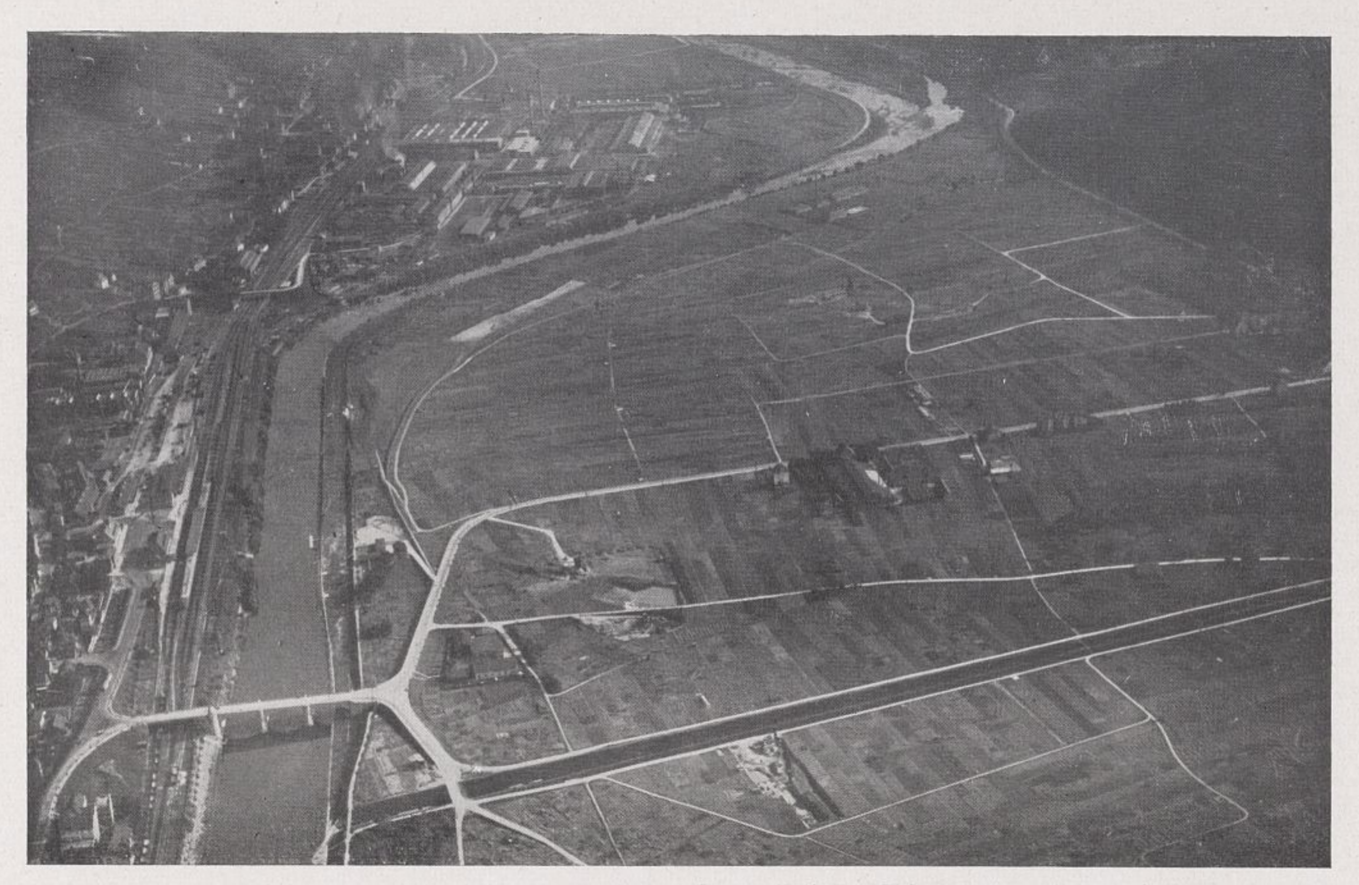
Nicht einbezogen in den Wettbewerb war die Ausgestaltung der Wehranlage bei der König-Karls-Brücke und deren konstruktive und ästhetische Verbindung sowie die technische Anlage des in Regulierung befindlichen Neckarlaufs einschließlich der zur Erstellung kommenden Brücken.

Neben der zweckmäßigen und künstlerisch befriedigenden Verbindung der vorgesehenen Anlagen und Einrichtungen war auf größte Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit Bedacht zu nehmen und von kostspieligen Kunstbauten und Architekturwerken abzusehen.

Das Gelände des Wasens nordöstlich der verlängerten Mercedesstraße war im wesentlichen für Ueberbauung und industrielle Ausnützung vorgesehen.

Zur allgemeinen Orientierung wurde ein Vorentwurf an die Hand gegeben, der jedoch in keiner Weise als bindend angesehen werden sollte.

Dem Preisgericht gehörten an: Bürgermeister Dr.-Ing. e. h. Sigloch-Stuttgart, Staatsminister a. D. Dominicus-Berlin, Baudirektor Elkart-Hannover, Präsident Euting-Stuttgart, Professor Jansen-Charlottenburg, Strombaudirektor Dr.-Ing. e. h. Konz-Stuttgart, Präsident Kuhn-Stuttgart, Straßenbahndirektor Loercher-Stuttgart, Reichsbahndirektor Nägele-Stuttgart, Ministerialdirektor Ottmann-Berlin, Dr. Schmidt, Direktor des Ruhrsiedlungs-



*Neckartal aufwärts. Obertürkheimer Brücke und Maschinenfabrik Eßlingen.*

verbandes Essen, Baudirektor Dr.-Ing. Maier-Stuttgart, Baudirektor Cloos-Stuttgart, Oberbaurat Dr.-Ing. Otto-Stuttgart und die Stuttgarter Gemeinderäte Eckert, Reuter, Müllerschön, Weitbrecht.

Es bleibt in Frage gestellt, ob der Gedanke ein glücklicher war, mit einer Aufgabe aus dem Gebiete der Stadtgestaltung eine Aufgabe rein ingenieurtechnischer Natur zu verbinden, wie diese mit der verlangten Einzelausbildung des Hafenbezirks samt Eisenbahnanlagen gestellt war. Die Folge dieser Verquickung zeigt das Wettbewerbsergebnis deutlich. Unter den vom Preisgericht hervorgehobenen Entwürfen befriedigen bei weitem nicht alle in der Wasengestaltung. Auf die Lösung des Hafenbezirks wurde viel Mühe und Arbeit verwendet; aber keiner der ausgezeichneten Entwürfe zeigt in der Hafenanlage etwas grundsätzlich Neues gegenüber dem Vorentwurf des Städtischen Tiefbauamts, der in die Wettbewerbsunterlagen eingezeichnet war. Es hätte genügt, als Anhang zu einem Ausschreiben über die Wasengestaltung einen Verkehrslinienplan mit der generellen Auszonung von Hafen-, Industrie- und Wohngelände zu verlangen. Die Programmstellung wäre für die Wettbewerbsteilnehmer wie für die Preisrichter eine bestimmtere gewesen.

*Das praktische Ergebnis des Wettbewerbs.*

Die überzeugendsten Vorschläge lassen deutlich das Bestreben erkennen, eine möglichst weiträumige, zusammenhängende Grünfläche zwischen die beiden Städte Stuttgart und Cannstatt einzuschalten. Fast alle ausgezeichneten Entwürfe greifen mehr oder weniger weit über das in den Wettbewerbsbedingungen für die Ausgestaltung des Wasens zur Verfügung gestellte Gelände hinaus. Der Entwurf Nr. 16 (Bonatz u. Scholer) treibt die Grünfläche weit in der Richtung Untertürkheim vor. Am weitesten geht der Entwurf Nr. 52 (Gutschow usw.). Ein Parkgelände breitet sich hier über die ganze noch freiliegende Wasenfläche aus und greift mit großen Teilen auf das linke Neckarufer über, den Park der Villa Berg in den Gesamtgrünkomplex mit einbeziehend. Auch die Entwürfe Nr. 24 (Seyfried usw.) und Nr. 30 (Liedecke u. Wintterlin) dehnen die Grünfläche oberhalb „Berg“ auf das linke Neckarufer aus, ein Vorschlag von grundsätzlicher Bedeutung, wenn jemals Berg mit seinen Mineralquellen wieder Heilbad werden soll. Die Bemessung der Größe der Wasenfreifläche wird letzten Endes davon abhängig sein, wie weit sich die Stadt Stuttgart im Wasengelände und in seiner Umgebung finanziell festlegen will und kann.

Das Gestaltungsproblem im einzelnen beginnt mit der Ausbildung der Ränder der neuen Wasenfläche. Am schmalen Hals des Wasens ist die König-Karls-Brücke der Abschluß, gegen Stuttgart das Flußufer oder der Steilhang des jenseitigen Talrandes; in der Richtung gegen Stuttgart und Untertürkheim ist in der Fortsetzung der Wernerstraße der räumliche Abschluß zwischen Freifläche und Güterbahnhof bzw. Industrie erst neu zu schaffen. Die im Programm verlangten Dauer-Ausstellungsbauten bieten dazu ein geeignetes baukünstlerisches Mittel. In allen Entwürfen, vom Preisgericht ausgezeichneten und nicht ausgezeichneten, bei deren Bearbeitung die Notwendigkeit einer Erhaltung des Wasens als Freifläche klar erkannt war, ist von diesem Gestaltungsmittel Gebrauch gemacht worden. Die Entwürfe Nr. 16 (Bonatz) und Nr. 52 (Gutschow) stimmen in der Anordnung der Ausstellungsbauten fast vollständig überein. Aehnliche Lösungen zeigen die Entwürfe Nr. 24 (Seyfried) und Nr. 6 (Hummel usw.). In dem Entwurf Nr. 8 (Daiber u. Jacobshagen) sind die Hochbauten als Rand an den Flußlauf gerückt. Ein Brückenkopfmotiv an einer neuen Parkbrücke, als Gegenstück zur Parkkuppe der Villa Berg, ist dort sehr ansprechend durchgebildet. Der Vorschlag wäre überzeugender, wenn die hinter diesem Rande liegende Wasenfläche künftig der Ueberbauung zugeführt würde. Während im Entwurf Nr. 8 (Daiber) mit den Hochbauten noch der Randgedanke durchgeführt ist, allerdings in einer nicht erwünschten Anwendung, sind die Verfasser der Entwürfe Nr. 38 (Bangert) und Nr. 12 (Jackson usw.) der Versuchung erlegen, einem monumentalen Aufbau der Ausstellung zuliebe die Hochbauten mehr oder weniger innerhalb der Wasenfläche aufzustellen. In diesem Sinne sind die Lösungen der allermeisten vom Preisgerichte ausgeschiedenen Entwürfe behandelt.



*Bahnhof Cannstatt und Vorstadt Berg. Im Hintergrunde Untertürkheim und Wangen.*

Viel eindrucksvoller als ein monumentaler Bautenkomplex ist unter den gegebenen Verhältnissen die Bildwirkung einer weiten grünen Fläche zwischen dem Flußlauf und dem Rande von Cannstatt. Die Hochbauten schalten als Motiv für die räumliche Gliederung des künftigen Wasens aus. Aestheten haben den riesigen neuen Gasturm auf dem linken Neckarufer ablehnend kritisiert, ebenso den Damm, auf dem sich die an dem Gasturm angebundene Talstraße künftig über den Wasen strecken soll. Die künftige Fortsetzung der Talstraße ist nicht nur Zäsur im Wasen, sondern eine kräftige Zäsur im Landschaftsbild; aus dieser Gegebenheit muß die Idee für die räumliche Durchbildung des Wasengeländes entwickelt werden. Durchaus folgerichtig sind in diesem Sinne die Entwürfe Nr. 16 (Bonatz) und Nr. 52 (Gutschow) behandelt. Bei beiden ist der Abschnitt zwischen der König-Karls-Brücke und der Talstraße der wechselnden Verwendung als Volksfest-, Ausstellungsgelände u. dgl. vorbehalten; im Abschnitt jenseits der Talstraße ist ein Stuttgarter Sportzentrum mit Stadion angelegt. Die Randbauten bilden eine räumliche Einfassung des unteren Abschnitts, gewissermaßen als die im Knie abgebogene Fortsetzung des Talstraßendammes. Am großzügigsten ist die Haltung des Entwurfes Nr. 52 (Gutschow). An die Stelle des Dammes der Talstraße tritt hier eine Brücke. Die Durchlässe unter den Jochen schaffen die räumliche Verbindung zwischen dem oberen und dem unteren Wasenabschnitt. Umfangreiche Geländeauffüllungen nehmen die Endigungen der vom Verfasser des Entwurfs geplanten Talstraßen-Wasenbrücke auf. Auch die Dämme am Kanal entlang sind zu breiten Erdterrassen mit Plansch- und Schwimmbecken erweitert. Der Wasenzug erscheint als eine langgestreckte breite Senke, die in der Richtung gegen Untertürkheim durch das Hufeisen eines großen flußabwärts offenen Stadions aufgenommen wird. Die Klarheit der Gesamtanlage wird durch die als rechtsseitiger Brückenkopf angeordnete Kongreßhalle eher gestört als gesteigert; dagegen ist die Uferausbildung des unteren Abschnitts mit Basteikaffee und Verbreiterung der Wasserfläche vor den Schleusen außerordentlich reizvoll. So schön und groß angelegt die Wasengestaltung hier gedacht ist, die Durchführung wäre heute wohl nur in einer amerikanischen Stadt denkbar. Mit wesentlich bescheideneren Mitteln ist im Entwurf Nr. 16 (Bonatz) für dieselbe Disposition wie im Entwurf Nr. 52 (Gutschow) die Lösung gesucht. Das Sportzentrum ist in der Breitenentwicklung kleiner als im Entwurf Nr. 52 (Gutschow); das Stadion liegt im oberen Abschnitt, nahe am Talstraßendamm, als ein in der Talrichtung orientiertes Oval. Eine Reitsporthalle in der Längsachse des Stadions bildet die Abschlußkulisse gegen das Untertürkheimer Industriegebiet. Die Stadionlängsachse ist durch die Rampenausschnitte stark markiert. Ihre talabwärts orientierte Ausstrahlung dürfte in ihrer Bedeutung als ordnendes Element in der Gesamtdisposition noch gewinnen, wenn die Unterführung unter dem Talstraßendamm ebenfalls in die Stadionachse gerückt wird. Das setzt allerdings eine andere Behandlung der Talstraßenführung über den Wasen voraus, wie sie z. B. in den Entwürfen Nr. 52 (Gutschow) und Nr. 11 (Hornberger), im Vorentwurf des Stadterweiterungsamts und auch in mehreren nicht ausgezeichneten Entwürfen versucht ist.

Im Entwurf Nr. 16 (Bonatz) wie im Entwurf Nr. 52 (Gutschow) ist ein Stuttgarter Sportzentrum auf dem Wasen wesentlicher Bestandteil der Gesamtanlage. Der Gedanke hat etwas Bestechendes. In Zukunft wird aber dieses Sportzentrum von Industrie- und Bahnanlagen umklammert sein, die sich gerade an dieser Stelle des Neckartals besonders stark massieren werden. Die unmittelbare räumliche Verbindung von Sportplätzen und Stadion ist zwar erwünscht, aber nicht notwendig. Sportliche Veranstaltungen im Stadion haben mit regelmäßiger Sportbetätigung wenig zu tun. In den Stuttgarter Höhenlagen, etwa im Rotwildpark, werden Sportplätze günstiger liegen als in der sonndurchglühten Niederung des Neckartals. Die Zeit wird nicht mehr ferne sein, in welcher die städtischen und staatlichen Forsten um Stuttgart unter dem Gesichtspunkt des Großstadtparkgebiets bewirtschaftet werden müssen und nicht mehr unter dem Gesichtspunkt der forstwirtschaftlichen Nutzung.

Man sollte sich in Stuttgart darauf beschränken, auf dem Wasen eine Arena zu schaffen, die zu Vorführungen aller Art geeignet ist. Nach Lage und Durchbildung müßte



*Neckartal zwischen Gaisburg und Untertürkheim-Wangen. Links Motorenfabrik Daimler und Badeinsel.*

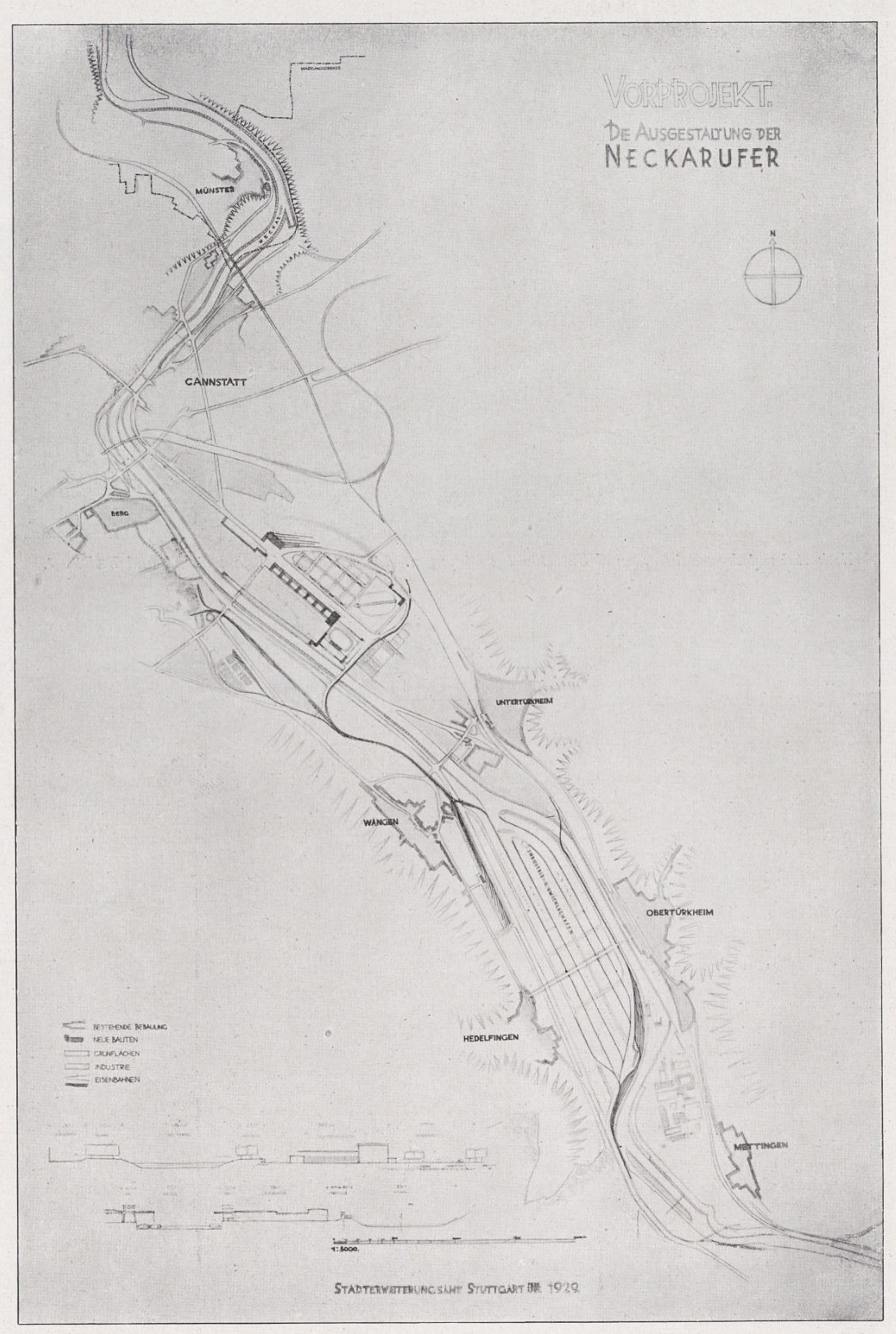
diese Arena in gleichem Maße wie den sportlichen Veranstaltungen den Anforderungen an die Vorführungen der landwirtschaftlichen Hauptfeste dienen, aus denen die Cannstatter Wasen- und Volksfesttradition herausgewachsen ist. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet hat wohl der Wettbewerb die endgültig befriedigende Lösung noch nicht gezeitigt. Dasselbe gilt auch für die Organisation des Volksfestmassenverkehrs. Im Erläuterungsbericht zum Entwurf Nr. 16 (Bonatz) ist der Schnittpunkt der Werner- (Mercedes-) Straße mit der Talstraße als der neue Verkehrsmittelpunkt des Wasens bezeichnet. In dieses Verkehrszentrum wäre auch die Karlstraße mit einbezogen. Dieses Zentrum wäre gewissermaßen als „Wasenbahnhof" auszubilden; auch die Parkplätze müssen sich hier anschließen. In ähnlichem Sinne ist unter anderen bei den Entwürfen Nr. 11 und Nr. 6 die Lösung gesucht, ebenso in dem sehr schönen Vorentwurf des Stadterweiterungsamts. Die Zentren der verschiedenen Veranstaltungen, denen die Wasenfläche in Zukunft genügen soll, müßten von diesem Wasenbahnhofe aus leicht erreichbar sein. Unter diesem Gesichtspunkt wäre die künftige Einzelaufteilung des Wasens anzuordnen.

Außer den Vorschlägen für das Wasen- und Hafengebiet waren in dem Preisausschreiben Vorschläge für die gesamte städtebauliche Neugestaltung des Neckartals und der Talhänge von Münster bis zum Brühl bei Mettingen verlangt.

Die Industriezone verläuft von Plochingen bis Cannstatt im Neckartal. Von Cannstatt an, beim Uebergang von der Keuperlandschaft in die Muschelkalklandschaft, verläßt sie das Kanalgebiet und entwickelt sich in der Richtung Feuerbach—Ludwigsburg weiter. Die wichtigste Aufgabe bei der städtebaulichen Neugestaltung der Stuttgarter Umgebung war die Regelung des Verkehrs längs der Industriezone und die Regelung des Anschlußverkehrs nach dem Stuttgarter Stadtgebiet und nach der Filderhochebene. Die Lösung der Verkehrsfragen ist in Verbindung mit der Besprechung der Hafenentwürfe in einem gesonderten Abschnitt behandelt. Außerdem ist der Verkehrsfragenkomplex in dem nachstehend wiedergegebenen Erläuterungsbericht des Entwurfs Nr. 16 (Bonatz) eingehend aufgerollt. Ich beschränke mich deshalb darauf, die Verkehrsführung in ihrer Rückwirkung auf den Nutzungsplan zu beleuchten.

Die überraschendste Lösung weist der Entwurf Nr. 52 (Gutschow) auf. Die große Durchgangs-Verkehrsstraße ist an den Fuß der linksufrigen Neckarhöhen herangerückt. Die vorhandenen Wohngebiete werden durch diese Verkehrsstraße von den Gärten des Hanggebietes abgedrosselt. Diese Abschnürung ist nicht erwünscht. Der Vorentwurf des Städtischen Tiefbauamts führt die linksufrige Durchgangsstraße als sog. „Uferstraße" bis Wangen am Kanal entlang; von dort ab ist sie in flüssiger Bogenführung nach dem Brühl geleitet; zwischen Wangen und dem Brühl durchschneidet diese Straße das Wangen-Hedelfinger Industrie- und Hafengelände. Diese Uferstraßenführung ist in zahlreichen Entwürfen, preisgekrönten und anderen, ohne wesentliche Aenderung übernommen worden. In anderen Entwürfen, so auch im Vorentwurf des Stadterweiterungsamts, ist die „Uferstraße" bis Wangen beibehalten; von der Mühlenstraßenunterführung an nimmt die Straße nach einem verhältnismäßig knappen Bogen straff die Richtung Hedelfinger Friedhof—Brühl auf. In der Reihe der ausgezeichneten Entwürfe zeigen die Entwürfe Nr. 16 (Bonatz), Nr. 24 (Seyfried) und Nr. 53 (Frank usw.) Lösungen in diesem Sinne. Mit dem Straßenstrang ist der Eisenbahnstrang gekuppelt. Beide zusammen erscheinen als starke Zäsur in der Landschaft. Diese Zäsur ist die gegebene Grenze zwischen Industrie- und Siedlungsgelände. Wofern auf die Möglichkeit dieser reinlichen Scheidung der Industrie vom Wohngebiet verzichtet wird, ist das städtebauliche Chaos kaum vermeidlich. Die mäßige Vergrößerung des Wohngebiets auf Kosten der Industrie muß als das kleinere Uebel in diesem Falle in Kauf genommen werden.

Soweit die Bebauungsvorschläge ins einzelne gehen, ist, von wenigen Ausnahmen abgesehen, das zur Verfügung stehende Wohngebiet als Kleinwohnungsgebiet aufgeschlossen. Unbekümmert um die heutige Parzellierung ist überall eine möglichst rationelle Auswertung angestrebt. Diese Uebereinstimmung mutet wie eine Kundgebung an, die Stuttgarter Stadtverwaltung möge Mittel und Wege finden, das in der Talsohle spärlich bemessene Siedlungsgelände einer einheitlichen Bebauung zuzuführen.




*Vorentwurf des Stadterweiterungsamts Stuttgart.*

## II.

## DIE BEURTEILUNG DES WETTBEWERBS NACH DEN INGENIEURTECHNISCHEN GESICHTSPUNKTEN.

Von Dr.-Ing. Dr. rer. pol. Karl Späth, Stadtbaurat in Stuttgart.

Durch die im Jahre 1919 durchgeführte Verbesserung des Neckarlaufs bei Obertürkheim und Untertürkheim, die im Gebiet von Cannstatt und Münster noch im Gange ist, wird ein großer Teil dieses Talgebietes hochwasserfrei und damit einer unbeschränkten Ausnutzung zugänglich gemacht. Der große Vorteil der Beseitigung der Hochwassergefahr kommt in erster Linie dem etwa 1,5 Millionen qm messenden Cannstatter Wasen zugute, der seit dem Jahre 1891 im Besitze des Reichs war und als Exerzierplatz diente und der erst in jüngster Zeit durch Kauf in das Eigentum der Stadt überging.

Die heutigen Verkehrsverhältnisse in dem besagten Neckartalgebiet entsprechen in keiner Weise den Bedürfnissen des modernen Verkehrs. Auf dem linken Neckarufer zwischen Stuttgart und Eßlingen ist es die aus der Zeit des Pferdefuhrwerks stammende Ulmer Staatsstraße, die bei Berg von der engen Poststraße abzweigt und über Wangen und Hedelfingen führt und die in ihrer Führung und ihrer Anlage wohl den Bedürfnissen des früheren langsamen und wenig zahlreichen Verkehrs genügte, die aber den heutigen Anforderungen des zahlreichen und schnellen Automobilverkehrs schon lange nicht mehr gewachsen ist. Hinzu kommt, daß neben dem auf dem rechten Neckarufer erfolgten viergleisigen Ausbau der Reichsbahn zwischen Stuttgart und dem oberen Neckartal die Forderung nach einer auf dem linken Ufer verlaufenden Schnellstraßenbahn, die vom Bahnhof Stuttgart ausgehend soweit als möglich auf besonderem Bahnkörper nach Eßlingen fährt, aufgetreten ist.

Die Platzfrage für die künftige Schiffahrtanlage von Groß-Stuttgart war ein weiteres Problem, das im Zusammenhang mit den städtebaulichen und verkehrstechnischen Belangen zu lösen war. Dazu kommt die Frage der Schaffung von großzügigen Bade-, Sport- und Spielplatzanlagen auf dem Wasen und auf den Ufergebieten entlang dem kanalisierten Neckar.

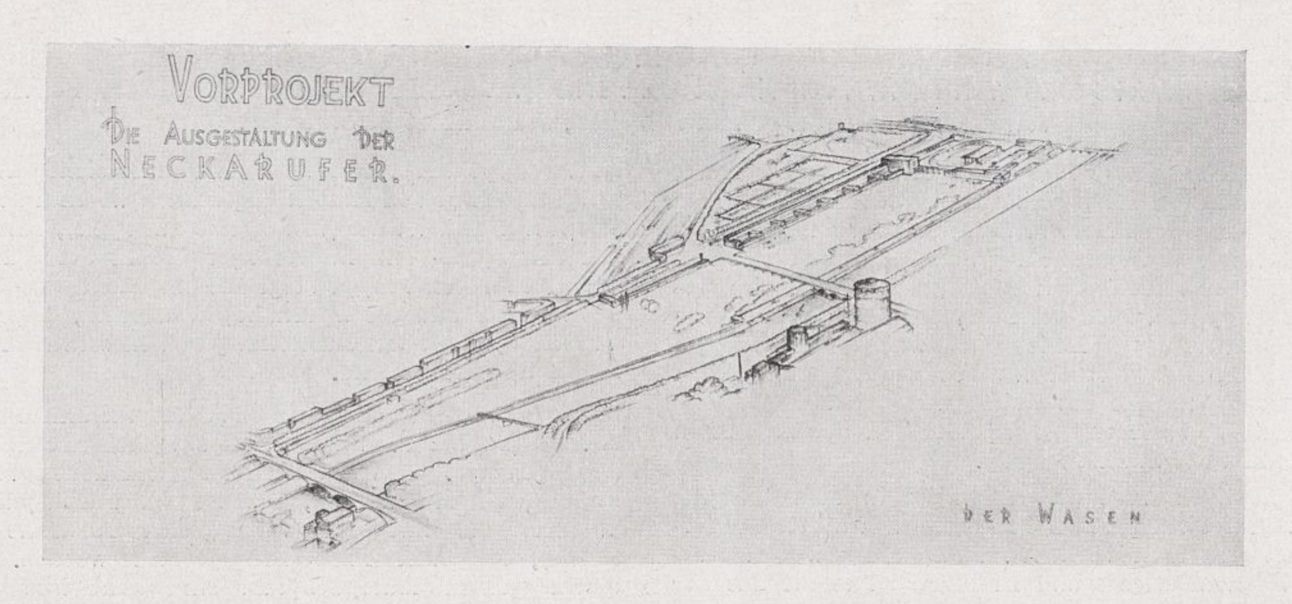
Von den 48 eingegangenen Entwürfen ist in ingenieurtechnischer Hinsicht zu sagen, daß sich die meisten in den Grundzügen dem Vorentwurf angepaßt haben. Dies gilt im besonderen für den Verkehrszug Stuttgart-Eßlingen, der seinen Ausdruck in der entlang dem Neckar verlaufenden linksufrigen Straße fand, die neben dem raschen Automobilverkehr eine möglichst auf besonderem Bahnkörper fahrende Schnellstraßenbahn aufzunehmen hatte. Die Straßenabzweigung von der als zu eng bekannten Poststraße in Berg nach der Uferstraße und die Straßenanlagen in Berg vor der König-Karls-Brücke erfuhren bei fast allen Entwürfen eine mehr oder weniger eingehende Bearbeitung, die die hervorstechende Bedeutung gerade dieses verkehrsreichen Brückenkopfes und die unbedingte Notwendigkeit einer großzügigen Lösung dieser Verkehrsfrage allgemein erkennen ließ. Die im Programm verlangten Einrichtungen zur Abwicklung eines Massenverkehrs auf dem Wasen — es handelt sich um etwa 40- bis 50 000 Personen — sind mit wenigen Ausnahmen nicht oder nur unvollständig dargestellt worden.

Was die Ausgestaltung der Hafenanlagen und der dazugehörigen Gleisanlagen betrifft, so kann festgestellt werden, daß sämtliche Entwürfe mit einer Ausnahme als geeignetsten Platz für die Unterbringung der künftigen Schiffahrtanlagen das Gebiet zwischen Wangen und Hedelfingen vorgesehen haben, das auch für die Industrieansiedlung aufgeteilt wurde. Das Wasengelände wurde nur bei einem Entwurf für eine Hafenanlage herangezogen, die jedoch in hafen- und gleistechnischer Hinsicht große Mängel aufwies. Der Wasen wurde allgemein als dasjenige Gelände bezeichnet, das die großen Sport- und Spielplatzanlagen sowie die Ausstellungsbauten aufzunehmen hat. Für die Aufteilung des Wasens können in der Hauptsache zwei Gruppen unterschieden werden: Die eine Gruppe der Wettbewerbsteilnehmer sieht das Volksfestgelände mit den Ausstellungsbauten westlich der Querstraße auf dem Wasen (verlängerte Talstraße), das Stadion mit den Sport- und Badeanlagen östlich der Querstraße vor. Die andere Gruppe zeigt das umgekehrte Bild, indem das Stadion und die Sportanlagen westlich, dagegen das Volksfestgelände mit Ausstellungsbauten östlich der Querstraße angeordnet sind.

Der mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf Nr. 16 (Bonatz u. Scholer) weist verkehrstechnisch gute Lösungen auf. Das Stadion ist an den neuen Verkehrsmittelpunkt des Wasens, das ist der Schnittpunkt der Wernerstraße mit der verlängerten Talstraße (Querstraße), möglichst nahe herangerückt worden. Neben einem großen Autoparkplatz sind zahlreiche Abstellgleise für die Straßenbahn zur Bereitstellung der für den Stoßverkehr erforderlichen Straßenbahnzüge vorgesehen. Die neue linksufrige Straße hat den Autoschnellverkehr aufzunehmen, dazu auf besonderem Bahnkörper auf der Flußseite die Schnellstraßenbahn. Die zu enge Cannstatter und Poststraße in Berg werden verbreitert. Die linksufrige Verkehrsstraße, die von Wangen an Hedelfingen vorbei bis zum Brühl eine geradlinige Strecke von 3 km aufweist, ist so geführt, daß niveaugleiche Kreuzungen mit den Querstraßen und mit Bahnen nicht vorkommen. Die neue Schnellstraßenbahn wird zusammen mit den bisherigen Straßenbahnen den Personenverkehr des linken Ufers von Stuttgart bis Eßlingen zu bewältigen haben. Dadurch kann die linksufrige Reichsbahn, die wegen des großen Umwegs in der Doppelschleife bei den Daimler-Werken zur Personenbeförderung ungeeignet ist, als Personenbahn ausscheiden. Der Hauptzweck der linksufrigen Reichsbahn wird die Erschließung des Groß-Stuttgarter Hafen- und Industriegebiets sein, das sich in einer Länge von 2500 m und einer Breite von 600 m in der Neckarebene zwischen Wangen, Hedelfingen, Unter- und Obertürkheim ausbreitet. Der Entwurf sieht eine Kailänge der Hafenbecken von zusammen 4 200 m vor. Der Hafen zeigt zwei Becken von je 70 m Breite, davor einen Umkehrplatz mit 150 m Durchmesser. Die Gleise entlang den Ufermauern und die Straßen in der Mitte der Zungen ermöglichen jede beliebige Verwendung und Unterteilung in Lager-, Umschlag- und Industrieplätze. Um eine Vergrößerung des Hafengebiets und eine deutliche Trennung der Wohnlagen gegen das Industriegebiet zu erzielen, wurde die Autofernstraße um 150 m weiter vom Fluß abgerückt als im Vorentwurf. Der Industrie- und Hafenverkehr ist an dieser ganzen Strecke von der Fernverkehrsstraße abgesondert. Zu diesem Zwecke wurde entlang der Fernverkehrsstraße eine besondere Industriestraße geführt.

Bei dem mit einem zweiten Preis ausgezeichneten Entwurf Nr. 32 (Gutschow usw.) ist die Führung der linksufrigen Straße nichts weniger als zügig, sie muß daher vom verkehrstechnischen Standpunkt aus als wenig glücklich bezeichnet werden, das gilt auch allgemein für die sonstigen Verkehrseinrichtungen, wie Schnellbahnen, die sehr kostspielige Bauten verursachen, wie auch von den Verkehrseinrichtungen zur Abwicklung eines Massenverkehrs auf dem Wasen. Besonders gut sind in diesem Entwurf neben der großzügigen Aufteilung des Wasens die Hafenanlagen, die sorgfältig durchgearbeitet sind und die mit allen erforderlichen Einrichtungen, wie Lösch-, Lade- und Anlegeplätze, versehen sind. Die gesamte Kailänge der Hafenbecken beträgt 3 200 m, so daß eine leistungsfähige Hafenanlage vorhanden ist.

In dem gleichfalls mit einem zweiten Preis bedachten Entwurf Nr. 8 (Daiber u. Jacobshagen) ist die Führung der linksufrigen Schnellverkehrsstraße, die niveaugleiche Kreuzungen mit den Querstraßen vermeidet,




zügig und entspricht, wie bei dem mit dem ersten Preis ausgezeichneten Entwurf, im großen und ganzen dem Vorentwurf. Bezüglich der Abwicklung des Massenverkehrs auf dem Wasen unterscheidet sich der Entwurf von zahlreichen anderen Entwürfen dadurch, daß eine Dezentralisation des Verkehrs angestrebt wird. Ein Teil des Wasenverkehrs wird auf dem linken Ufer bei dem Vorgelände des Berger Parks abgewickelt. Die Hafen- und Gleisanlagen sind zweckmäßig zwischen Wangen und Hedelfingen so angeordnet, daß den im Programm verlangten Verkehrsleistungen leicht entsprochen werden kann. Der Hafenbahnhof liegt zu den Hafenbecken ähnlich wie bei dem Entwurf mit dem ersten Preis. Die Kailänge der zwei Hafenbecken von je 900 m Länge beträgt einschließlich des Neckarufers neben den Hafenbecken rd. 5000 m.

Der mit dem dritten Preis ausgezeichnete Entwurf Nr. 53 (Frank usw.) stellt eine klare, gute Lösung der verschiedenen Verkehrsprobleme dar. Besonders wertvoll ist der Gedanke, die Straßenbahn, die für die Abwicklung eines Massenverkehrs zu dienen hat, vor der Kongreßhalle und den Ausstellungsgebäuden ringförmig unterirdisch anzulegen, so daß die Massen weder Gleise noch Autoverkehrsstraßen zu kreuzen brauchen. Der Hafen und die hierzu erforderlichen Gleisanlagen werden zwischen Wangen und Hedelfingen angeordnet. Vorgesehen ist ein Hafenbecken von 80 m Breite und 1260 m nutzbarer Länge. Die gesamte Kailänge beträgt entsprechend dem Güterumschlag von zwei Millionen t rd. 1900 m.

*Zusammenfassung.*

Wenn auch keiner der vielen Entwürfe die Hoffnungen auf eine vollkommene Lösung all der Fragen ganz erfüllt hat, die die Stadtverwaltung an die Ausschreibung des Wettbewerbs geknüpft hatte, so ist doch zum mindesten das positive Ergebnis festzustellen, daß durch diesen Ideenwettbewerb manche grundsätzliche Frage einer Klärung nähergebracht wurde. So u. a. die Notwendigkeit der Schaffung einer neuen Schnellverkehrsstraße auf dem linken Neckarufer, ferner die Frage der Freihaltung des größeren Teils des Wasengeländes für sportliche und Ausstellungs-Zwecke und vor allem der Freihaltung der Neckarebene zwischen Wangen und Hedelfingen für die künftigen Schiffahrtanlagen. Auf Grund dieses Wettbewerbsergebnisses wird die Stadtverwaltung in die Lage versetzt, die Gestaltung der Neckarufer nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel planmäßig zu betreiben und den Bedürfnissen entsprechend zur Ausführung zu bringen.

## AUS DER NIEDERSCHRIFT ÜBER DIE SITZUNGEN DES PREISGERICHTS.

Das zur Beurteilung der Entwürfe für die Ausgestaltung der Neckarufer in Stuttgart eingesetzte Preisgericht trat am 14. Mai zusammen.

Nach Feststellung der ordnungsgemäßen Konstituierung des Preisgerichts erstatteten die Vorprüfer einen allgemeinen Vorbericht. Für die Beurteilung verblieben 48 Entwürfe.

Beim ersten Rundgang sind nach eingehender Erläuterung der für die Beurteilung in Frage kommenden Hauptgesichtspunkte (Verkehr, städtebauliche Lösung der Wasenaufteilung, Gebäudearchitektur, Hafen- und Industrieanlagen in dem Gelände bei Hedelfingen, Gestaltung der Eisenbahnanlagen) 16 Entwürfe ausgeschieden worden, beim zweiten Rundgang 18 Entwürfe. Es blieben demnach für die engere Beurteilung 14 Entwürfe übrig, von denen bei einem weiteren Rundgang zunächst die Entwürfe Nr. 12, 25, 28, 36, 38, 39 und 51 ausgeschieden wurden. Von diesen 7 ausgeschiedenen Entwürfen erschienen einer Mehrheit des Preisgerichts die Entwürfe Nr. 12, 38 und 39 für einen Ankauf empfehlenswert, wobei der Entwurf Nr. 38 bei einer Abstimmung nach Punkten die größte Wertigkeit erhielt.

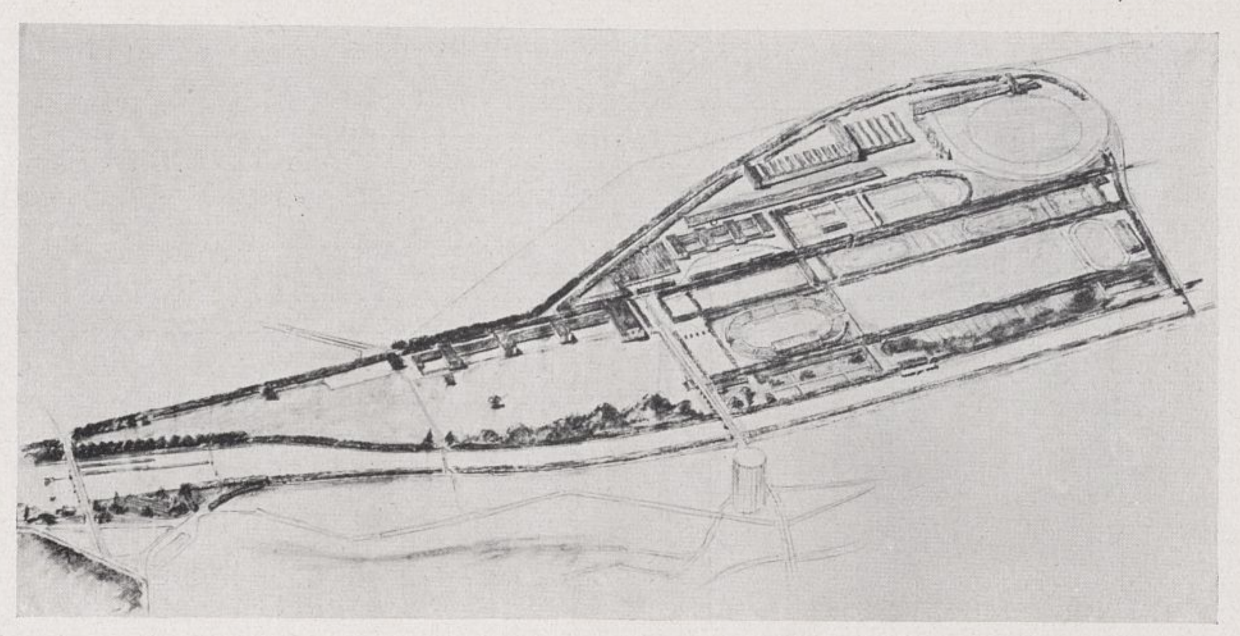
Ueber die Entwürfe Nr. 53, 52, 30 und 8 wurde eine Punktabstimmung mit folgendem Ergebnis vorgenommen. Es erhielten der Entwurf N. 52 160 Punkte, der Entwurf Nr. 8 158 Punkte, der Entwurf Nr. 53 149 Punkte, der Entwurf Nr. 30 123 Punkte. Auf Grund der hiernach vorgenommenen Endabstimmungen beschloß das Preisgericht in Abweichung vom Programm folgende Preisfestsetzung:

1. ein erster Preis von 9000 RM, zwei zweite Preise von je 5000 RM, ein dritter Preis von 3000 RM, vier Ankäufe von je 2000 RM.
2. Der Stadt werden drei Ankäufe zu je 1000 RM empfohlen.
3. Der erste Preis von 9000 RM wird zuerkannt dem Entwurf Nr. 16.
4. Zwei zweite Preise mit je 5000 RM werden zuerkannt den Entwürfen Nr. 52 und 8.
5. Ein dritter Preis mit 3000 RM wird zuerkannt dem Entwurf Nr. 53.
6. Für den Ankauf zu je 2000 RM werden bestimmt die Entwürfe Nr. 30, 11, 24 und 38.
7. Der Stadt werden empfohlen für den Ankauf zu je 1000 RM die Entwürfe Nr. 6, 12 und 39.

*Die ausgezeichneten und zum Ankauf bestimmten Entwürfe werden nachstehend wiedergegeben.*

*Erster Preis.*

*Entwurf Nr. 16.*



*Der Wasen.*

## *Beurteilung durch das Preisgericht.*

*Der Entwurf zeigt eine in städtebaulichem Disponieren gewandte Hand. Dies betrifft sowohl die Hafen- und Bahnanlagen, wie auch die Gestaltung des Netzes der Hauptverkehrswege.*

*Dem Wasen sind, in zweckmäßiger Weise auf den Massenverkehr Rücksicht nehmend, die Hauptverkehrswege zugeführt. Der Freihaltung des Wasens als Erholungsstätte des erweiterten Groß-Stuttgart ist in erfreulicher Weise Rechnung getragen. Die Ufer sind dem Fußgänger verblieben; die Gebäude auf dem westlichen Teil des Wasens sind vom Fluß weit abgerückt und unmittelbar längs der Hauptverkehrsstraße gelegt. Es bleibt zu erwägen, ob Ausstellungshallen und Sportanlagen, mehr als hier vorgesehen ist, in direkte Verbindung gebracht werden können.*

*Im Interesse einer zusammenhängenden Freifläche auf dem Wasen empfiehlt es sich, die Mercedesstraße von der Brückenrampe der Talstraße bis zur linksufrigen Bahn in der Richtung gegen den Güterbahnhof zu verschieben. Die Großmarkthalle würde zweckmäßigerweise direkt am erweiterten Güterbahnhof liegen, statt an der jetzigen Stelle mit der etwas gekünstelten Gleisführung. Die linksufrige Fernverkehrsstraße hat, auf die gegebenen Verhältnisse sorgsam Rücksicht nehmend, die vorhandenen Schwierigkeiten durch Unter- und Ueberführungen gut überwunden und wird durch ihre schlanke Führung zu einer jedem Fernverkehr gewachsenen Ausfallstraße.*

*Die schlichte architektonische Haltung verdient hohes Lob.*

*Jansen. Maier.*

## *Erläuterungsbericht.*

*Wasen, Teil 1, ca. 35 ha.*

Infolge der Neckarkanalisierung, insbesondere aber nach Ausführung der Schiffahrtschleusen bei der König-Karls-Brücke, wird der Hals des Wasens sehr eng. Der Wasen wird dort aufgezehrt bis zu der früheren Mittelallee. Der Platz für das Volksfest muß also weiter flußaufwärts verlegt werden.

Der neue Verkehrsmittelpunkt des Wasens bei Veranstaltungen irgendwelcher Art wird der Schnittpunkt der Werner- (Mercedes-) Straße mit der verlängerten Talstraße sein. Von diesem Punkt aus sind alle Teile des Wasens leicht erreichbar. Deshalb wurde hier der große Autoparkplatz für 500 Wagen und eine Trambahnreservestelle mit 13 Parallelgleisen vorgesehen. Diese Trambahnreserve ist an alle drei Hauptrichtungen angeschlossen.

Der Wasenteil 1 zwischen Verlängerte Talstraße und König-Karls-Brücke wird in vollem Umfang für Volksfest, landwirtschaftliches Hauptfest, Pferdemarkt, Ausstellungshallen und Kongreßhalle benötigt. Bei der neuen Brücke, wo der schöne alte Baumbestand erhalten werden soll, kann eine Anlegestelle für Mietboote eingerichtet werden. Für Sportzwecke irgendwelcher Art ist auf dem Teil 1 kein Raum.

*Wasen, Teil 2.*

Wenn Stuttgart ein seiner Bedeutung als aufstrebende Großstadt entsprechendes Sportzentrum schaffen will, so wird dafür der ganze Teil 2 des Wasens (auch ein Teil von 3) benötigt. Eine großzügige Anlage ist ohne Hinzunahme der 13 ha, die heute Staatsbesitz sind, nicht möglich. Eine Auseinandersetzung mit dem Staat über diesen Geländebesitz ist in erster Linie dringlich. Die 3 ha der Reichswehr stören die Gesamtanlage nicht, wenn sie in die oberste Ecke verschoben werden.

Das Stadion selbst muß dem Verkehrsknotenpunkt möglichst nahegerückt werden. Es hat die üblichen Abmessungen. Es wird ergänzt durch eine Badeanlage, die, im Gegensatz zur Badeinsel Untertürkheim, vorwiegend Sportbad sein könnte. Vom Stadion wie vom Freibad aus leicht erreichbar, liegt in der Ecke bei der Brücke das Restaurant, das auch Zugang von der Brücke aus hat. In der Längsachse des Stadions liegt eine Aufmarsch- und Festwiese von 540 × 180 m = rd. 10 ha. Die Längsstreifen auf beiden Seiten lassen sich beliebig einteilen für öffentliche Spielplätze, Rudervereine, Schwimmvereine, Reitervereine u. ä.


MÜNSTER
CANNSTATT
OSTHEIM
GAISBURG
GABLENBERG
WANGEN
UNTER-
TÜRKHEIM
OBER-
TÜRKHEIM
BLATT

*Lageplan.*

*Wasen, Teil 3.*

Die Stuttgarter Hauptsportanlage auf dem Teil 2 des Wasens würde aufs schwerste beeinträchtigt, wenn auf Teil 3 des Wasens, unmittelbar nördlich an die Mercedesstraße anschließend, Industriebauten errichtet würden. Auf eine Tiefe von 150 m wurden deshalb auch hier noch Sportanlagen vorgesehen, Tennisplätze mit Turnierplatz und Vereinspielplätze. Hinter der Straßenbahnschleife könnten Sporthallen jeder Art erbaut werden, weiter sind hier untergebracht Großgaragen, Werkstätten und Materialverkauf für Autos, schließlich die Bauten mit Verwaltungsbüros, Polizei, Sanität und Feuerwehr.

Das Industriegleis ist ausgehend von der kreisförmigen Schleife nach Norden abgebogen, so daß es hinter den ebenerwähnten Anlagen entlang führt. Es kann trotzdem bis zu den Ausstellungshallen und zum Volksfestplatz weitergeführt werden. Die kreisförmige Schleife des Industriegleises (380 m Durchmesser) ist die natürliche Stelle für den kleinen Flugplatz mit Flugzeughalle. In dem verbleibenden Zwickel ist eine Großmarkthalle mit Nebengebäuden in den Abmessungen der neuen Frankfurter Großmarkthalle unterzubringen, dazu Lagerhallen, Kühlhäuser u. ä.

*Schnellverkehr.*

Die neue linksufrige Straße soll den Autoschnellverkehr aufnehmen, dazu auf besonderem Bankett auf der Wasserseite die Straßenschnellbahn. Um die Schnellbahn vom normalen Straßenbahnverkehr unabhängig zu machen, wird sie den Anlagen entlang in der Cannstatter Straße—Retraitestraße—Ludwigsburger Straße bis zum Bahnhofsturm geführt. Nur auf 250 m Länge, beim Bad Neuner, benützt die Schnellbahn die gleichen Gleise wie die Straßenbahn der Neckarstraße. Auf diese Weise geht die Kreuzung der Linien leicht vonstatten. Cannstatter Straße und Poststraße müssen hier so verbreitert werden, daß die Straßenbahn in die Straßenmitte kommen kann. Nur so kann der Autoverkehr glatt bewältigt werden. Der Cannstatter Straße entlang wird die Ueberbrückung oder Verlegung des Nesenbachs erforderlich. Die Verbindung mit der neuen Uferstraße löst sich am besten, wenn sie nicht auf Post- und Mühlenstraße verteilt, sondern wenn die Poststraße energisch verbreitert wird. Im Zusammenhang hiermit muß der Baublock, der die Materialprüfungsanstalt enthält, nach der Stuttgarter Seite hin etwas abgestumpft werden. Gegen die König-Karls-Brücke ist das entworfene Halbrondell aufzugeben, da die Verkehrsrichtungen hier völlig unsymmetrisch sind. So kann der Block der Materialprüfungsanstalt mit voller Ecke ausgebaut werden, während das ganze gegenüberliegende Dreieck zwischen Neckar- und Rosensteinpark zur Erhaltung der Uebersicht freibleiben müßte. Hier können ein Autowarteplatz, eine Bedürfnisanstalt, kleine Läden usw. Platz finden.

Die Schnellbahn sollte möglichst wenig Haltestellen erhalten, vom Bad Neuner an nur an den Brücken. Die neue Straße mit Schnellbahn und mit Fußweg auf dem Hochwasserdamm folgt, von zwei Baumreihen umsäumt, dem Ufer bis Wangen. Der Knotenpunkt bei Wangen ist von besonderer Bedeutung. Die Fernstraße mit Schnellbahn bleibt im Gelände liegen. Ueber sie hinweg führt die Querstraße Untertürkheim—Wangen (Rampenverbindung) und die linksufrige Neckarbahn. Neben dieser Bahn liegt auf der gleichen Brücke die nördliche Zuführungsstraße zum Hafengebiet. Schnellbahn, Autofernstraße und Industriebahn werden an keiner Stelle im gleichen Niveau überkreuzt. Von Wangen, an Hedelfingen vorbei, bis zum Brühl zeigt die Fernstraße eine geradlinige Strecke von 3 km. Sie wurde um 150 m weiter vom Fluß abgerückt als im Vorentwurf. Das ergab als Vorteil eine Vergrößerung des Hafengebiets und eine deutliche Trennung der Wohnlagen gegen das Industriegebiet. Der Industrie- und Hafenverkehr ist an dieser ganzen Strecke von der Fernstraße abgesondert. Zu diesem Zwecke wurde entlang der Fernstraße eine besondere Industriestraße geführt.

Unter Benützung dieser Straße kann der Lastkraftwagenverkehr von der neuen Straße völlig ferngehalten werden. Er wurde vom Brühl an innerhalb des Industrie- und Hafengeländes bis Wangen geführt und dort durch die Mühlstraße in das heutige Straßensystem eingeleitet. Beim Palmenwald des Brühls folgt die neue Fernstraße auf ein kurzes Stück der alten Straße (wie im Vorentwurf). Die neue Straßenschnellbahn wird zusammen mit den bisherigen Straßenbahnen den Personenverkehr des linken Ufers von Stuttgart bis Eßlingen leicht bewältigen. Die Schnellbahn wird von besonderer Bedeutung sein für alle Veranstaltungen auf dem Wasen, als Zufahrt zu den Sportplätzen und Bädern, vor allem aber als schnelle Verbindung zu den Industrie- und Hafenanlagen.

Die linksufrige Reichsbahn wird zur Personenbeförderung somit nicht benötigt. Zur Personenbeförderung von Stuttgart aus wäre sie überdies ungeeignet wegen des großen Umwegs in der Doppelschleife bei den Daimlerwerken. Um so wichtiger ist sie als Güter-, Industrie- und Hafenbahn.

Der Hauptzweck der linksufrigen Reichsbahn wird die Erschließung des Groß-Stuttgarter Hafen- und Industriegebiets sein, das sich in einer Länge von 2500 m und einer Breite von 600 m in der Neckarebene zwischen Wangen, Hedelfingen, Unter- und Obertürkheim ausbreitet.

Der Kopf des Hafenbahnsystems liegt in der Nähe des Brühls. Von der Hauptabzweigung folgen flußabwärts die Ein- und Ausfahrgleise, zugleich Ausziehgleise, der Ablaufrücken und die Rangiergleise. Durch die Straße Hedelfingen-Obertürkheim wird das Industriegebiet in zwei Teile zerlegt. Die notwendigen Durchfahrten unter dieser hochliegenden Straße verbinden auch die südlichen Plätze mit dem Hafen.

Der Hafen zeigt zwei Becken von je 70 m Breite, davor einen Umkehrplatz mit 150 m Durchmesser. Die Gleise entlang den Ufermauern und die Straßen in der Mitte der Zungen ermöglichen jede beliebige Verwendung und Unterteilung in Lager-, Umschlage- und Industrieplätze. Eine Querstraße mit Rampen und Brücken am nördlichen Ende des Hafens erspart den Fuhrwerken in der Richtung Stuttgart einen Umweg von $2 \times 1$ km $= 2$ km. Die vier Längsstraßen des Hafengeländes sammeln sich am Nordende in einer einzigen Güterstraße, die, wie oben ausgeführt, auf einer Brücke neben dem Industriegleis über Schnellbahn und Fernstraße herübergeführt wird. Bei der Untertürkheimer Brücke wird diese Güterstraße in die Wangener Mühlstraße eingeführt.

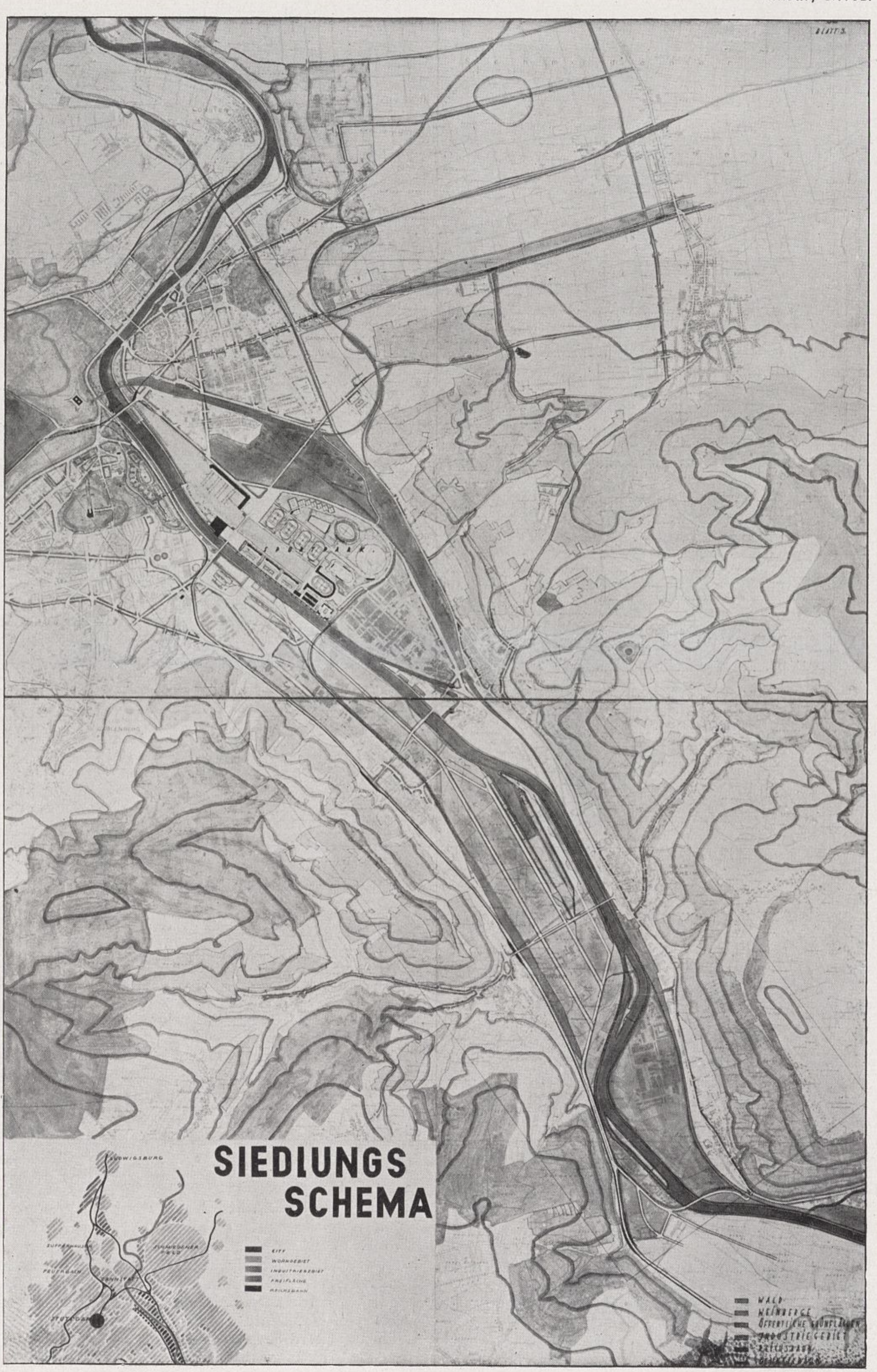
Weitere Industriegebiete ergeben sich im Anschluß an die vorhandenen. Es ist wohl berechtigt, die Industriefläche in der Neckarebene größer anzunehmen als die Wohnflächen, denn die Wohnflächen finden natürliche Reserven auf den Höhen.

Die Wohngebiete gehen deutlich aus den Plänen hervor. An die Verkehrsstraßen stoßen in der Regel nur die offenen Zeilen der langgestreckten Wohnblöcke. Die Wohngebiete hören am Fuß der Steilhänge überall da auf, wo das Gefälle des Geländes 15—20 vH erreicht. Es ist dringend anzustreben, daß die Steilhänge freibleiben und daß sich Wohngebiete nur in gut besonnten flacheren Lagen ausbreiten. Die intensive Ausnützung der ganzen Talsohle wird nur erträglich, wenn die Hänge in oben beschriebener Weise energisch geschont werden. Die Freihaltung der Steilhänge, die Trennung des Oben vom Unten durch Grünhänge wird von besonderer Wichtigkeit bei Cannstatt und Münster. Die Ruppstraße vor der Reiterkaserne sollte Aussichtsstraße bleiben. Vor dem vorgelagerten Industriegebiet müßten hohe Bäume gepflanzt werden. Sehr erwünscht wäre es, wenn die in diesem Hang geplante diagonal ansteigende Straße wegbleiben könnte. Verkehrsbedeutung hätte diese Straße lediglich für das Feld zwischen Kaserne und Zuckerfabrik. Dieses relativ kleine Gebiet kann an die vorhandenen Steigungsstraßen angeschlossen werden. Die Neckarniederung abwärts von Cannstatt und Münster müßte möglichst viel Grün den Ufern entlang behalten.

*Professor Paul Bonatz, Architekt.*

ENTWURF KONSTANTY GUTSCHOW MIT H. ZIPPEL, HAMBURG, UND R. SCHWANTER, KÖLN.

*Ein zweiter Preis.* *Entwurf Nr. 52.*



## ENTWURF KONSTANTY GUTSCHOW MIT HERMANN ZIPPEL, HAMBURG, UND RUDOLF SCHWANTER, KÖLN

*Ein zweiter Preis.*

*Entwurf Nr. 52.*

### *Beurteilung durch das Preisgericht.*

*Die Verkehrsverhältnisse sind in einer Weise geregelt, daß sie auch weitgehendsten Bedürfnissen Rechnung tragen. Dabei ist durch Ueberführung der einzelnen Verkehrswege übereinander dafür gesorgt, daß volle Sicherheit für die Abwicklung der verschiedenen Verkehrsarten gewährleistet ist. Massen-, Schnell- und lokaler Verkehr kann in gleicher Weise auch für die größten Anforderungen bedient werden. Dagegen werden zu viel Mittel verwendet — doppelte Unterführung unter dem Nesenbach, fast völlige Beseitigung von Baublöcken in Gaisburg und Wangen —, die wirtschaftlichen Grundsätzen zuwiderlaufen, und es ist fraglich, ob auch in fernster Zeit solche Projekte für eine Verwirklichung in Frage kommen können.*

*Gut sind die Anordnungen der Hafenanlagen, dagegen liegen die Gleisanlagen für den Rangierbahnhof zu weit von den Hafengleisen ab, so daß die Rangierbewegungen übermäßigen Aufwand erfordern. Der Vorschlag für die Errichtung einer Großmarkthalle und eines Elektrizitätswerks ist in dieser Form unmöglich, da er auf die jetzigen und künftigen Bedürfnisse des bestehenden Gaswerks und des Vieh- und Schlachthofs keine Rücksicht nimmt.*

*Die gesamte städtebauliche Aufteilung des ganzen Plangeländes ist gut überlegt. Es findet eine richtige Scheidung zwischen Industriegelände, Wohngelände und Erholungsflächen statt. Die Verkehrsverbindungen nach den jetzigen und künftigen Stadtteilen sind durchweg möglich. In der Bewertung der Größenabmessung von einzelnen Flächen ist genügend Rücksicht auf künftige Entwicklungen genommen. Dementsprechend wird der gesamte Wasen als Grünfläche erhalten. Lediglich der für die Erweiterung des Güterbahnhofs Cannstatt erforderliche Teil ist abgetrennt. Die Aufteilung des Wasens in der Reihenfolge Volksfestplatz, Ausstellungsgelände, Sport- und Spielflächen erscheint richtig. Die Anordnung der einzelnen Anlagen und Gebäude ist praktisch und gut. Besonders ist dabei zu loben, daß der ganze nordöstliche Teil des Wasens für die Möglichkeiten zur Verwendung einer zentralen Sport- und Spielplatzanlage reserviert bleibt. Gut ist auch der Versuch, die beiden Wasenteile, die durch die Führung der neuen Ost-Weststraße entstehen, dadurch zusammenzufassen, daß diese hochgelegene Straße teilweise auf Bogen gestellt ist. Die Vorschläge für die Umgestaltung des Berger Ufergeländes zu einem Park- und Bäderviertel ist außerordentlich weitgehend und dürfte der Kosten wegen kaum durchführbar sein.*

*Elkart. Lörcher.*

### *Aus dem Erläuterungsbericht.*

#### *I. Entwicklungstendenzen.*

Stuttgart tritt heute aus zweierlei Gründen in ein neues Entwicklungsstadium. Der Stuttgarter Talkessel ist überbaut. Der Neckar wird sich in absehbarer Zukunft aus einem vielgewundenen, romantischen Flußlauf in einen modernen Großschiffahrtkanal verwandeln. Die Bodenverknappung im Stuttgarter Talkessel wird zu einer Abwanderung der industriellen Großbetriebe aus der Stadt führen. Wenn so das Stadtgebiet im Talkessel einerseits reineres Wohngebiet werden wird, wird anderseits das Stadtzentrum durch weitere Abnahme der Wohnbevölkerung sich zum immer reineren Geschäftsviertel, zur City, entwickeln. Dieser Bevölkerungsbewegung im Stuttgarter Talkessel entspricht die Erschließung neuer Industrie- und Wohngelände in den Außengebieten.

Als großes neues Industriegelände wird sich das durch die Neckar-Kanalisierung hochwasserfrei gewordene Talgebiet entwickeln, das sich in ferner Zukunft einmal zusammenhängend von Plochingen bis Untertürkheim erstrecken wird. In diesem Talgebiet sind — bis auf geringe Ausnahmen — Wohnquartiere ausgeschlossen. Selbst die Entwicklung heutiger ausgesprochener Wohngemeinden, wie Wangen, Hedelfingen, wird in eine Verwandlung in Arbeitsgemeinden umzuleiten sein.

Die neuen, künftigen Wohngelände werden sich grundsätzlich auf den Höhen entwickeln, wo sie von den Arbeitsgebieten durch die Abhänge, die — größtenteils Weinberge — als dauernde Freiflächen anzusehen sind, getrennt sind. Unter den neuen Wohngeländen steht neben den nördlich von Stuttgart in der Richtung nach Ludwigsburg gelegenen Höhengeländen das Schmidener Feld an erster Stelle.

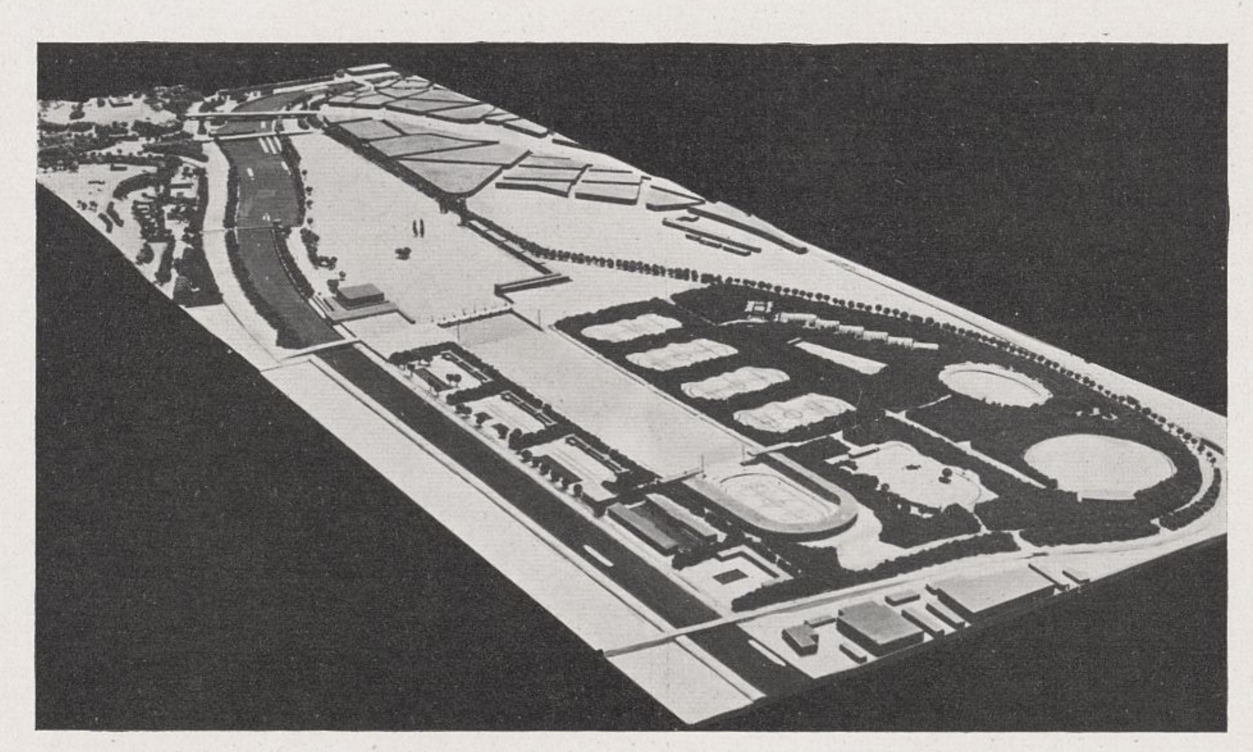
Außer dem Schmidener Feld kommen als künftige Wohngelände in Frage: auf dem rechten Ufer längs der durchgehenden Talstraße am Fuße der Höhen kleinere Flächen, oben auf den Höhen die Erweiterung der Siedlung Luginsland, die Gebiete um Hohenacker, Sulzgries und Rüdern; auf dem linken Ufer die Randgebiete der Filderebene um Rint, Heumaden, Nellingen herum und die anschließenden Talmulden mit kleineren Flächen bei Sillenbuch, Rohracker sowie das Hinterland von Hedelfingen.

#### *II. Kanal und Hafen.*

Bei der Linienführung und Gestaltung des Kanals wurde darauf Bedacht genommen, möglichst viel Anlegeflächen und Industriegelände zu erzielen. Die Hafenanlage besteht aus einem Hafenbecken von 850 m Länge, dessen Ausbau in zwei Abschnitten erfolgen kann, sowie aus einer Kaifläche von 1200 m Länge auf dem linken Kanalufer unterhalb der Brücke nach Obertürkheim. Diese Kaifläche bildet mit dem rechten Ufer des Hafenbeckens eine durchweg 200 m breite Kaizunge.

#### *III. Güterverkehr.*

Der Abwicklung des Eisenbahngüterverkehrs im Hafen und im Industriegelände Wangen-Hedelfingen einschließlich städtischer Betriebe sowie im Industriegelände Brühl dient die Anlage eines Hafenbahnhofes, der vor dem Orte Hedelfingen angeordnet ist. Da ein derartiger Bahnhof infolge seiner großen Längenentwicklung auf lange Strecken jeglichen Querverkehr verhindert, ist er mit der Schnellverkehrsstraße zusammengelegt, die ebenfalls eine Ueberquerung nur an wenigen Stellen zuläßt und die aus diesem Grunde an den Fuß der Talhänge gelegt wurde, von denen nur aus wenigen Seitentälern Verkehrsadern herabkommen. Durch diese Anordnung ist eine möglichst große zusammenhängende Industriegeländefläche gewonnen.



*Der Wasen. Modell.*

*IV. Industriegelände.*

Da die Entwicklung der letzten Jahre dahin ging, Fabrikbauten anstatt im Hochbau möglichst im Flachbau auszuführen (Gründe: Transportfragen, bessere Umbau- und Erweiterungsmöglichkeiten), hat sich die Notwendigkeit ergeben, den Industrien verhältnismäßig größere Geländeflächen zur Verfügung zu stellen. Es ist versucht worden, soviel Industriegelände als möglich verfügbar zu machen, zumal das mit Kanalanschluß vorhandene Gelände als Talgelände seinem Umfang nach beschränkt ist. Ferner ist infolge der anderweitigen Ausnutzung des bisher für Industriezwecke vorgesehenen Geländes auf dem Wasen vollwertiger Ersatz im Gebiet Wangen-Hedelfingen geschaffen und dadurch gleichzeitig die erstrebenswerte Konzentration der Industriegebiete möglich geworden.

*V. Personenverkehr.*

Die wichtigste neue Verkehrsader ist eine Schnellverkehrsstraße auf dem linken Neckarufer, die dem Flußlauf folgend nur an den wichtigsten Punkten Abzweigungsmöglichkeiten aufweist, im übrigen aber auf besonderem Straßenkörper eine ungestörte Ausnutzung der neuzeitlichen Fahrzeuggeschwindigkeiten zuläßt.

Als vorteilhaft hat es sich herausgestellt, die Straße an den Hang heranzulegen, der den Querverkehr nur an den Ausgängen der wenigen Seitentäler zuläßt. Hier beansprucht die Straße ein wenig wertvolles Gelände, das auf einer sanft geneigten Berme vor dem steileren Hang heute einem wenig wirtschaftlichen Ackerbau dient, während am Kanalufer wertvolles Industriegelände verbraucht und außerdem lange Strecken des Ufers dem Umschlagverkehr entzogen würden.

S c h n e l l b a h n. Zur Bewältigung des Verkehrs zwischen den Industriegebieten Wangen-Hedelfingen-Eßlingen und der City sowie zwischen dem Siedlungsgebiet auf dem Schmidener Feld und der City einerseits und dem Industriegebiet anderseits dient eine Schnellbahn auf besonderem Gleiskörper und ohne niveaugleiche Kreuzungen. Es wäre möglich, die Bahn zunächst nur streckenweise als Schnellbahn auszuführen und sie in ihrem weiteren Verlauf als Schnellstraßenbahn fortzuführen.

*VI. Grünflächen (Bäderviertel).*

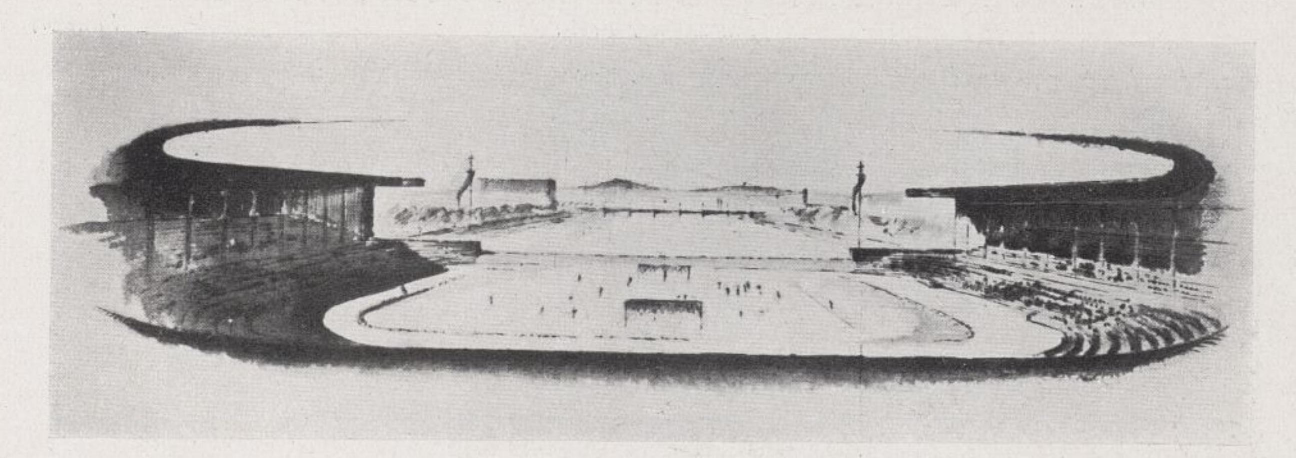
Neben den Grünverbindungen im Tal längs des Kanals erscheinen Grünzüge auf den Höhen ebenso bedeutsam. Es ist schon jetzt rechtzeitig an die Durchführung einer Promenaden- und Aussichtsstraße auf dem Höhenrücken oberhalb von Wangen zu denken. In den Talmulden erscheint es natürlich, im Anschluß an die vielfach vorhandenen Obstbaumwiesen breite Obstbaumalleen mit Fußgänger- und Radfahrwegen anzulegen.

In den kommenden Siedlungsgeländen, so besonders auf dem Schmidener Feld, sind nach Möglichkeit schon jetzt Freiflächen festzulegen. Hier ist als Rückgrat des gesamten Siedlungsgeländes in unmittelbarem Anschluß an die Rheinlandstraße ein großer breiter Grünstreifen vorgesehen.

Der Platz zwischen dem Gelände der Villa Berg und dem Neckartal erscheint als der gegebene für die Verwirklichung eines modernen Bäderviertels. Die seltene von der Natur geschenkte Einzigartigkeit, in einer Großstadt bedeutende Mineralquellen zu besitzen, ist auszuwerten und zu gestalten. Diese neu zu schaffenden Kurparkanlagen stehen in unmittelbarer Verbindung mit dem Park der Villa Berg, dem Ausstellungsgelände und dem Sportpark. Aufgabe ist es, einerseits durch sukzessive Umgestaltung des Stadtteils Berg eine Grünverbindung mit den „Anlagen“ und so mit dem Schloßgarten nach Stuttgart-Hauptbahnhof, Schloß, Landestheater und anderseits zum Park Schloß Rosenstein und der Wilhelma mit der schönen Orangerie und dem intimen Wilhelma-Theater zu erzielen. Außerdem erscheint die Durchführung einer Grünflächenverbindung vom Park Mineralbadviertel nach den Cannstatter Kursaalanlagen und so zu den kleineren Cannstatter Mineralbädern wichtig.

*VII. Sportpark.*

Ueber die im städtischen Vorentwurf vorgesehenen Flächen für Leibesübungen (24 ha) hinausgehend ist eine ausgesprochene Sportparkanlage auf dem unteren Wasengelände geplant.



*Stadion.*

Die auf dem Wasengelände bisher für Staat und Reich reservierten Flächen sind in die Gesamtanlage einbezogen. Die für die Reichswehr vorgesehenen Bade- und Sportplätze sind in dem Sportpark derart organisch geordnet gedacht, daß etwa ein Schwimmbecken und ein Leichtathletikplatz der Reichswehr zur Verfügung gestellt werden. Die für den Staat in Aussicht genommenen Flächen (etwa für eine Wasserbauversuchsanstalt?) dürften von der Stadt auch an anderer Stelle im Zusammenhang mit der Entscheidung in der Frage der Hochschulplacierung zur Verfügung zu stellen sein.

Stuttgart braucht neben seinen vielen über das ganze Stadtgebiet verteilten Sportübungsplätzen eine solche zentrale Pflegestätte des Sports. Ein Stadion, in dem ein deutsches Turnerfest, deutsche Meisterschaftsveranstaltungen abgehalten werden können, wird der Mittelpunkt der Anlage sein müssen. Darüber hinaus aber ist eine allen idealen Wünschen, allen Sportarten gerecht werdende Gesamtanlage zu schaffen, die das Herz alles süddeutschen Sportlebens darstellt.

Die A n l a g e selbst ist so geplant, daß sich die Sportplätze innerhalb der großen organischen Einheit locker nebeneinander ordnen. Jeder Sporttreibende kann jeden Sportplatz innerhalb des Sportparks ungehindert frei mit benutzen, so daß der ganze Park eine Uebungseinheit darstellt und dadurch die Einheit des Sports zum Ausdruck kommt. Das Stadion ist als Zentrum der Anlage weitmöglichst nach Süden geschoben.

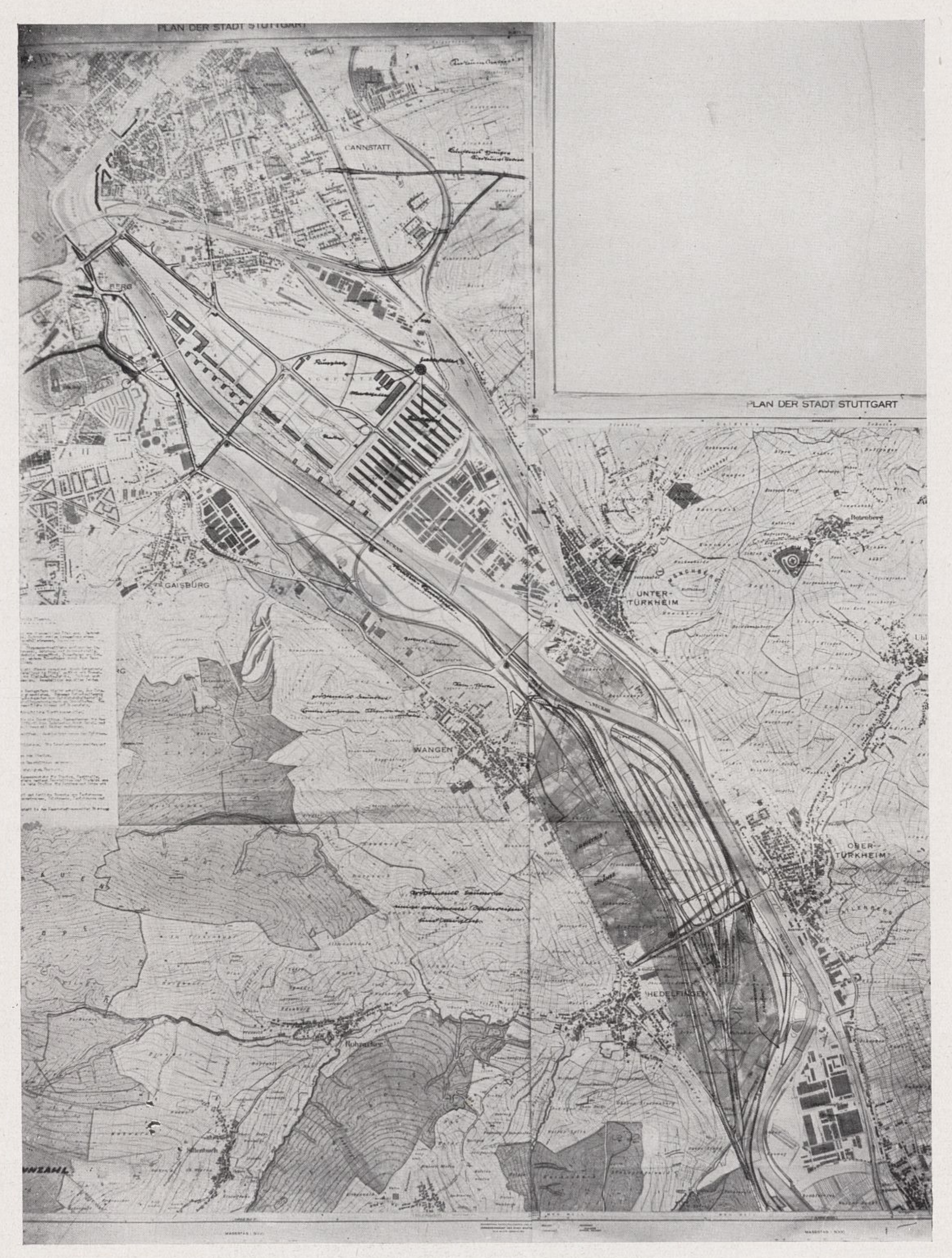
*VIII. Ausstellungsgelände.*

Das Ausstellungsgelände ist auf dem Wasengelände unterhalb der Gaisburger Straßenbrücke vorgesehen, um für den Fall besonders großer Ausstellungen möglichst viel Erweiterungsmöglichkeiten zu haben. Einmal ist dann die Möglichkeit gegeben, den Park der Villa Berg und das unterhalb gegen den Neckarkanal zu gelegene Parkgelände mit einzubeziehen. Zum anderen kann die große, dem Stadion vorgelagerte Festwiese für Ausstellungszwecke mit benutzt werden. Das Gesamtgelände ist so disponiert, daß es bei Ausstellungen verkehrstechnisch von der Gaisburger Straßenbrücke her erschlossen wird. Der Volksfestplatz (bei Ausstellungen der Vergnügungspark) dagegen liegt im Verkehrsbereich der König-Karls-Brücke.

*Konstanty Gutschow.*



*Ein zweiter Preis.* *Entwurf Nr. 8.*




*Lageplan.*

ENTWURF ALFRED DAIBER UND MAX JACOBSHAGEN, STUTTGART.

*Ein zweiter Preis.*

*Entwurf Nr. 8.*

### *Beurteilung durch das Preisgericht.*

*Verkehrstechnisch sind die Straßenzüge auf dem linken und rechten Neckarufer im allgemeinen richtig gelegt, abgesehen von der Fortsetzung der linksufrigen Talstraße mittels eines Tunnels in der Richtung zum Eisenbahndamm Stuttgart—Cannstatt. Die Verlängerung der Mercedesstraße als Nebenstraße ist nicht zu beanstanden. Die Verbindung des Gebiets bei der Villa Berg mit dem Wasengelände ist anzuerkennen. Der Fußgängersteg zum Volksfestplatz ist empfehlenswert. Die Straßenbahnen gewährleisten eine zweckmäßige Abwicklung des Massenverkehrs.*

*Die Hafenanlage ist gut untergebracht, wenn auch zunächst zu reichlich. Die Uferlinie des Flusses ist für den Umschlag freigehalten. Die Gleisanlagen sind im allgemeinen gut und richtig angelegt, wenn auch zu umfangreich.*

*Städtebaulich ist das Wasengelände richtig in Volksfestplatz, Ausstellungs- und Sportgelände aufgeteilt.*

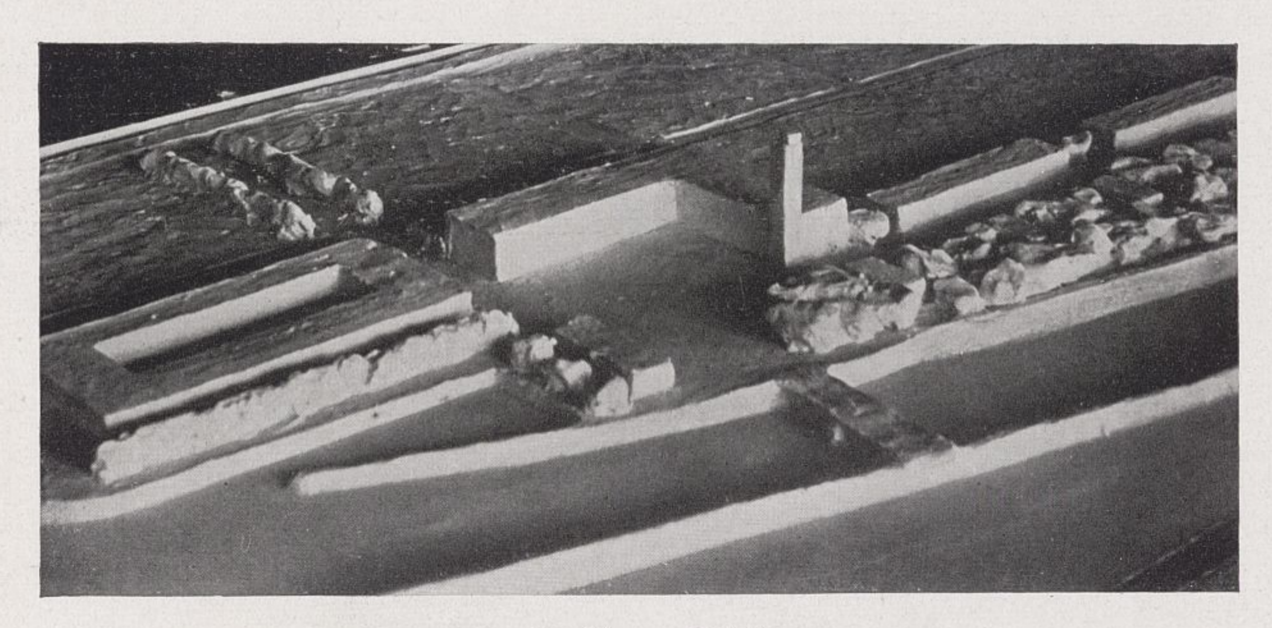
*Die Grünflächen sind ohne wesentliche Unterbrechungen durchgeführt. Die Vergrößerung des Sportgeländes ist im Bedarfsfall durch Hinzunahme des Industriegeländes gewährleistet.*

*Vom städtebaulichen Standpunkt aus wäre es vielleicht richtiger gewesen, die Ausstellungshallen an den Nordrand des Wasens zurückzuschieben.*

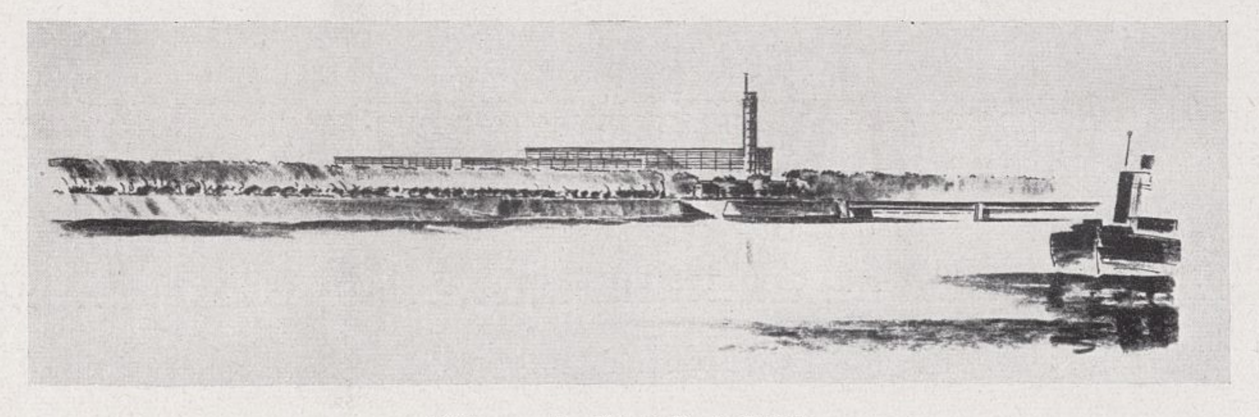
*Die Verbindung zwischen der Villa Berg und den Ausstellungs- und Wirtschaftsgebäuden ist architektonisch reizvoll.*

*Das Stadion mit den zugehörigen Uebungs- und Spielplätzen nebst Freibädern sind zweckmäßig angeordnet.*

*Kuhn. Nägele.*



*Der Wasen. Modell.*

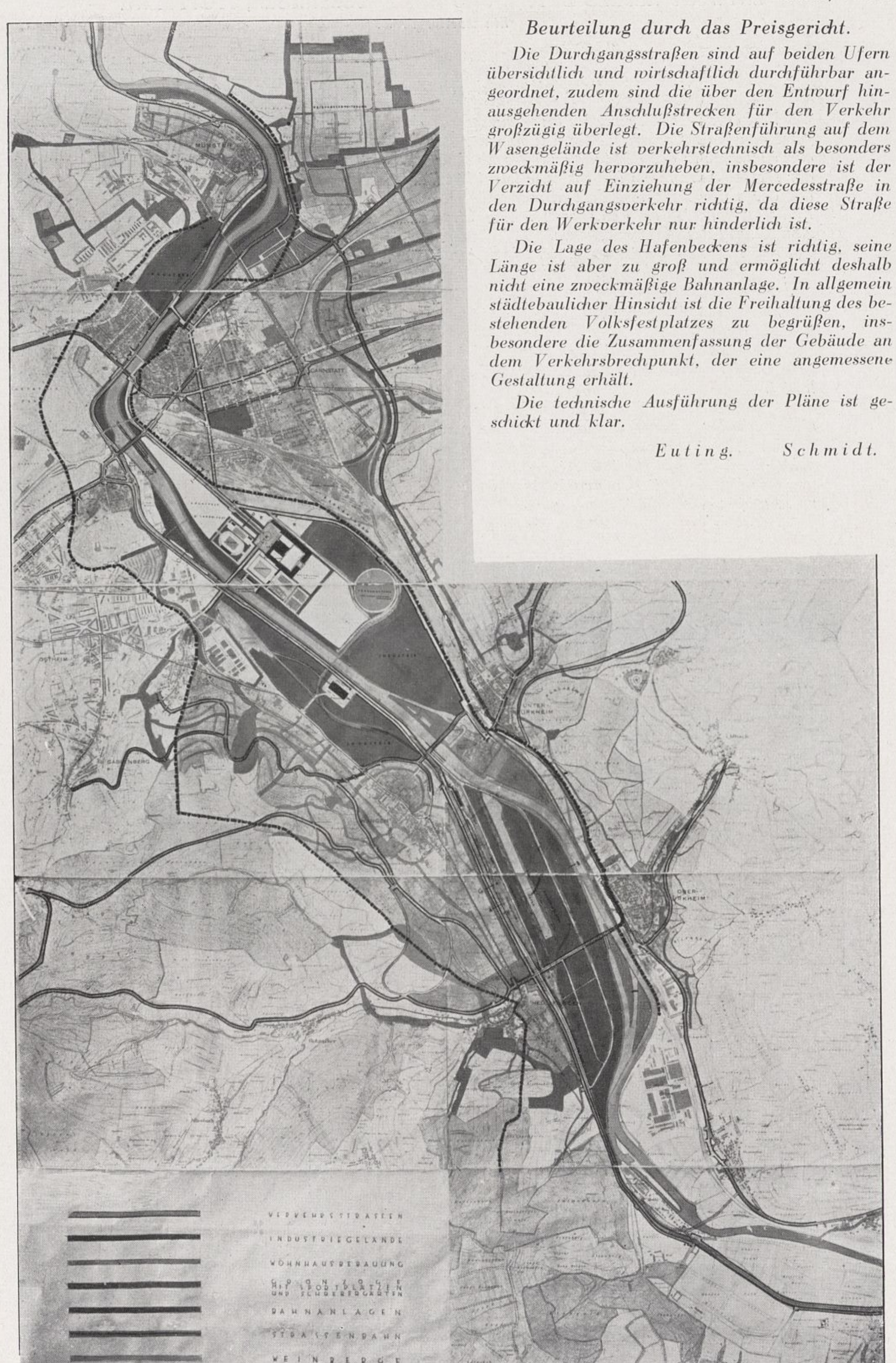


*Blick von der König-Karls-Brücke.*

ENTWURF PAUL A. R. FRANK MIT ALFRED MEIER UND ERWIN OCKERT, HAMBURG.

*Dritter Preis.*

*Entwurf Nr. 53.*




### *Beurteilung durch das Preisgericht.*

*Die Durchgangsstraßen sind auf beiden Ufern übersichtlich und wirtschaftlich durchführbar angeordnet, zudem sind die über den Entwurf hinausgehenden Anschlußstrecken für den Verkehr großzügig überlegt. Die Straßenführung auf dem Wasengelände ist verkehrstechnisch als besonders zweckmäßig hervorzuheben, insbesondere ist der Verzicht auf Einziehung der Mercedesstraße in den Durchgangsverkehr richtig, da diese Straße für den Werkverkehr nur hinderlich ist.*

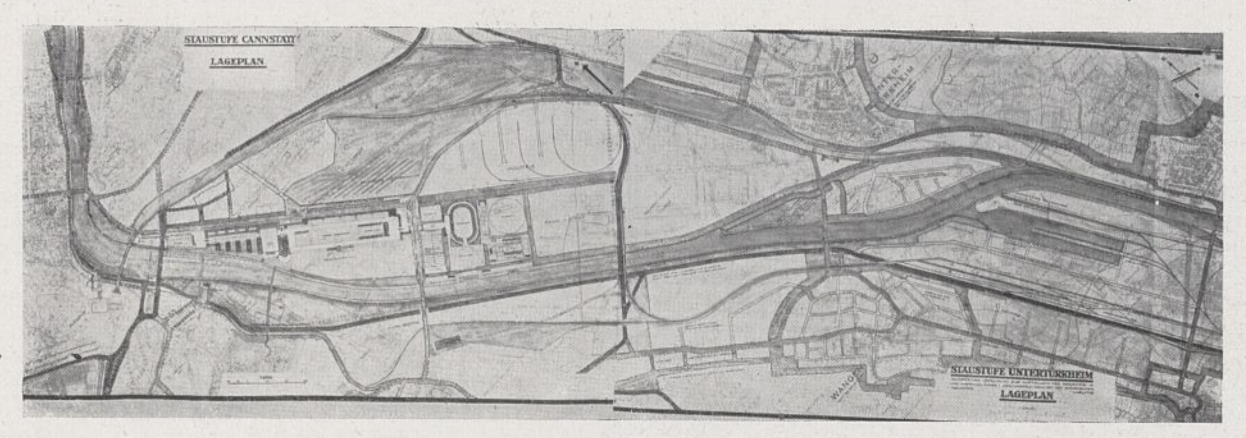
*Die Lage des Hafenbeckens ist richtig, seine Länge ist aber zu groß und ermöglicht deshalb nicht eine zweckmäßige Bahnanlage. In allgemein städtebaulicher Hinsicht ist die Freihaltung des bestehenden Volksfestplatzes zu begrüßen, insbesondere die Zusammenfassung der Gebäude an dem Verkehrsbrechpunkt, der eine angemessene Gestaltung erhält.*

*Die technische Ausführung der Pläne ist geschickt und klar.*

*Euting. Schmidt.*

## ENTWURF E. LIEDECKE UND K. WINTTERLIN, STUTTGART.

*Ein Ankauf zu 2000 RM.* *Entwurf Nr. 30.*




*Lageplan.*

### Beurteilung durch das Preisgericht.

*Auf dem rechten Neckarufer ist die Straßenführung der Werner-, Mercedesstraße vom Zusammenschluß mit der im Zuge der Talstraßenbrücke verlaufenden Straße nach Nordosten in geschickter Weise abgebogen. Das Fabrikgelände der Daimlerwerke bleibt sonach ungeteilt erhalten. Auf dem linken Neckarufer ist bei Berg der Uferrand verlassen, so daß in Verbindung mit dem Bad Leuze eine breite Grünfläche entsteht, die in schmälerer Gestalt die von hier an die dem Flußlauf folgende Uferstraße bis zum Ortsteil Wangen begleitet. Dann verläßt die Straße den Fluß, so daß zwischen ihr und dem Fluß die Hafen-Eisenbahn und Industrieanlagen in vorteilhafter Form Platz finden. Gegen die Lage des Hafenbeckens sind Einwendungen nicht zu erheben, dagegen ist die Hafenzunge zu kurz und bei weitem zu schmal. Auch hat der Entwurfsverfasser die Möglichkeit der unmittelbaren Ausnützung des Neckarufers für den Umschlagverkehr außer acht gelassen. Die Gleisanlage liegt vom Hafenbecken zu weit ab und wird zweckmäßig nach dem an dessen Kopf gelegenen Gelände verlegt. Dann könnte sie, so wie dies in den Entwürfen 11 und 23 vorgesehen ist, mittels einer Brücke unmittelbar an die Eisenbahnanlagen von Untertürkheim angeschlossen werden.*

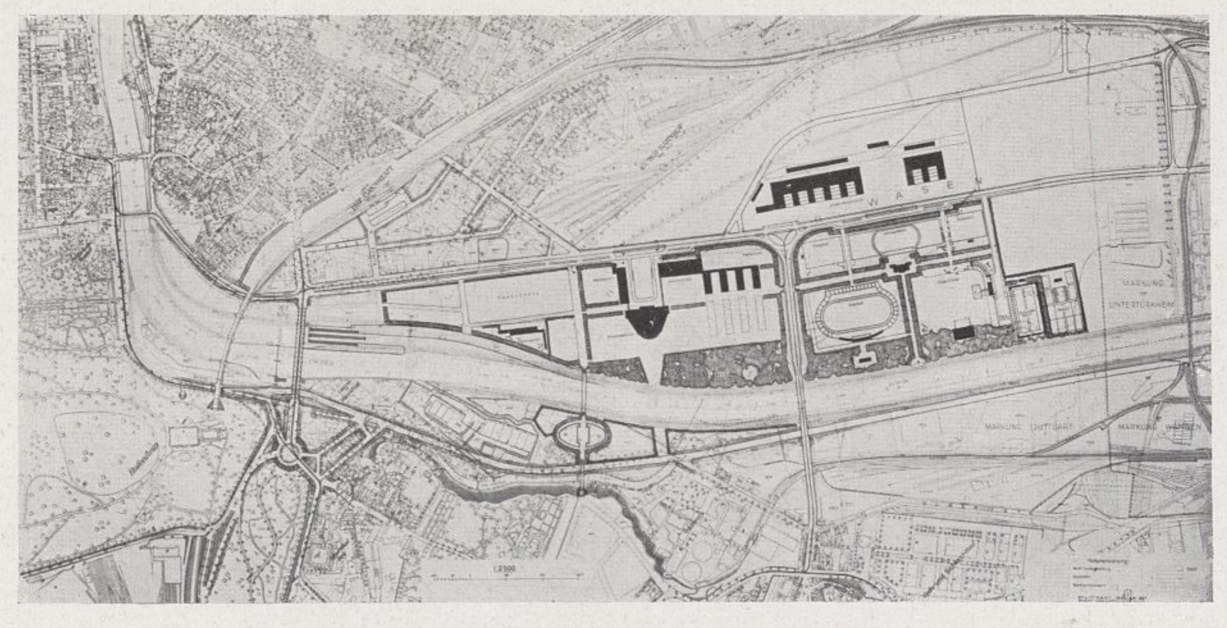
*Das Ausstellungsgelände ist an die Wernerstraße günstig angeschlossen und an den untersten Teil des Wasens bei der König-Karls-Brücke gelegt. Es wird vorteilhaft sein, den dort vorgesehenen Pferdemarkt an eine weniger bedeutsame Stelle zu legen. Der eigentliche Sportplatz ist in guter Verbindung mit den Straßen vorgesehen. Um diesen ausgedehnter gestalten zu können, wird der dem Reichs- und Staatsfiskus gehörige in dem Entwurf freigehaltene große Raum zur Erweiterung in Aussicht zu nehmen sein.*

*Die Architektur der Bauten ist skizzenhaft behandelt, so daß eine sachentsprechende Durchbildung in dem Bereich der Möglichkeit liegt.*

*Ottmann. Otto.*

## ENTWURF KARL ED. BANGERT, BERLIN.

*Ein Ankauf zu 2000 RM.* *Entwurf Nr. 38.*



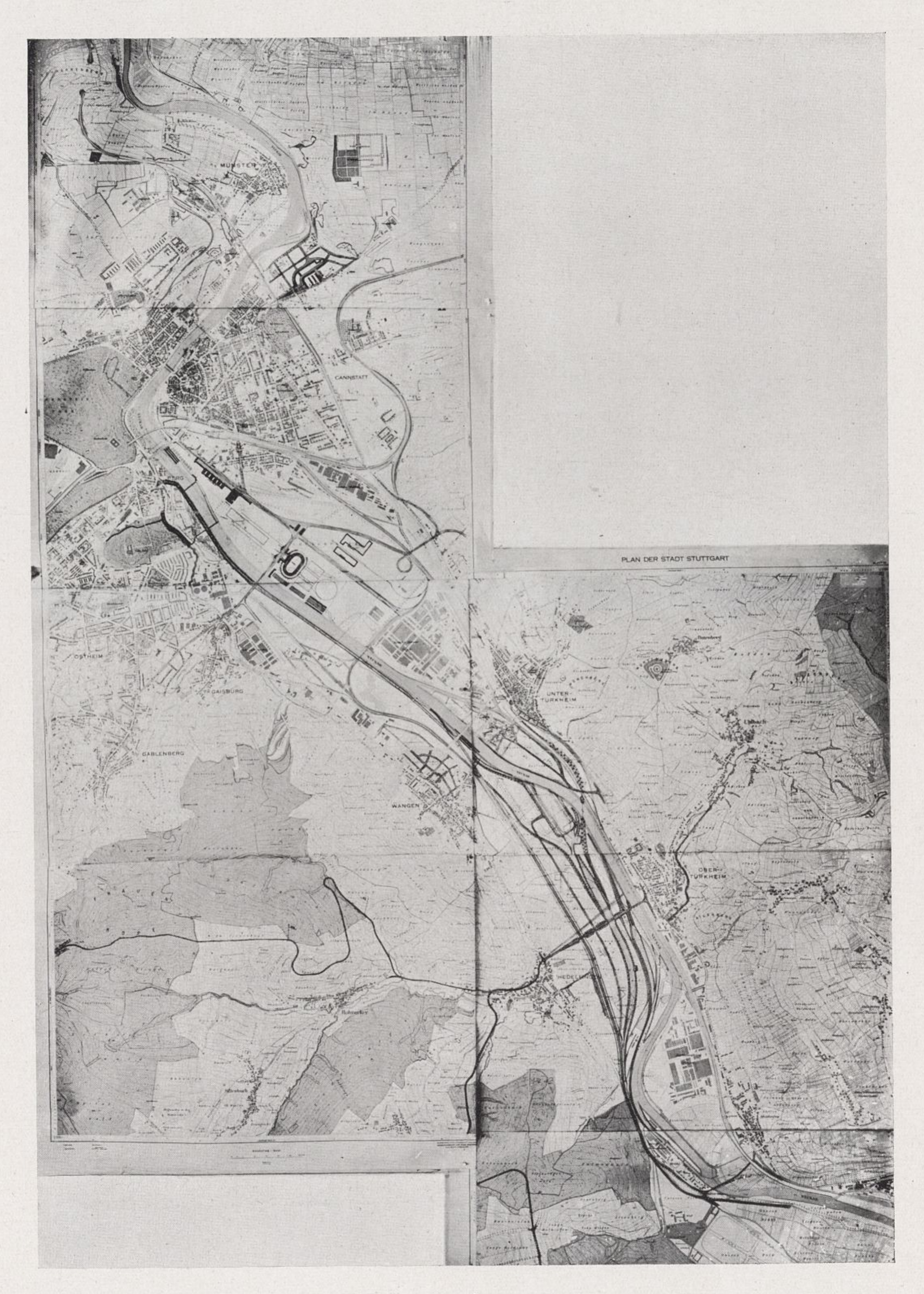
### Beurteilung durch das Preisgericht.

*Der Entwurf enthält bemerkenswerte Anregungen auf städtebaulichem Gebiet, die für den Ankauf sprechen.*

*Euting. Schmidt.*

ENTWURF FRITZ HORNBERGER, STUTTGART; OTTO EICHERT, LUDWIGSBURG;
KONRAD REICHARDT, STUTTGART.

*Ein Ankauf zu 2000 RM.* *Entwurf Nr. 11.*




*Lageplan.*

ENTWURF FRITZ HORNBERGER, STUTTGART; OTTO EICHERT, LUDWIGSBURG; KONRAD REICHARDT, STUTTGART.

*Ein Ankauf zu 2000 RM.* *Entwurf Nr. 11.*

### *Beurteilung durch das Preisgericht.*

*Straßen und Verkehr.*

*Die Führung der Verkehrswege ist im allgemeinen nach richtigen Gesichtspunkten gelöst. Dabei ist die Verwendung der Mühlenstraße neben der ziemlich schmalen Poststraße in Berg als Anschluß an die verkehrsreiche linksufrige Durchgangsstraße nach Ulm als beachtenswert zu bezeichnen.*

*Die Verwendung der Wernerstraße von der König-Karls-Brücke in Cannstatt zur Bahnstraße in Untertürkheim und deren Fortsetzung talaufwärts als rechtsseitige Durchgangsstraße ist befriedigend gelöst.*

*Hafen- und Eisenbahnanlage.*

*Die vorgeschlagene Aufschließung des Talgebiets links vom Neckar oberhalb der Untertürkheimer Schiffahrtschleuse durch Hafen- und Industrieanlagen ermöglicht eine sparsame Inanspruchnahme des dortigen wertvollen Geländes für Gleisanlagen und deren Zubehör. Dadurch, daß der Umschlagbahnhof hinter die Hafenbecken gelegt und von ihm aus eine Verbindung mit dem Güterbahnof Untertürkheim über eine neue Neckarbrücke zwischen Untertürkheim und Obertürkheim gesucht ist. Die vorgeschlagenen Hafenbecken sind nach Lage und Breite sowie Anschluß an den Fluß verbesserungsbedürftig.*

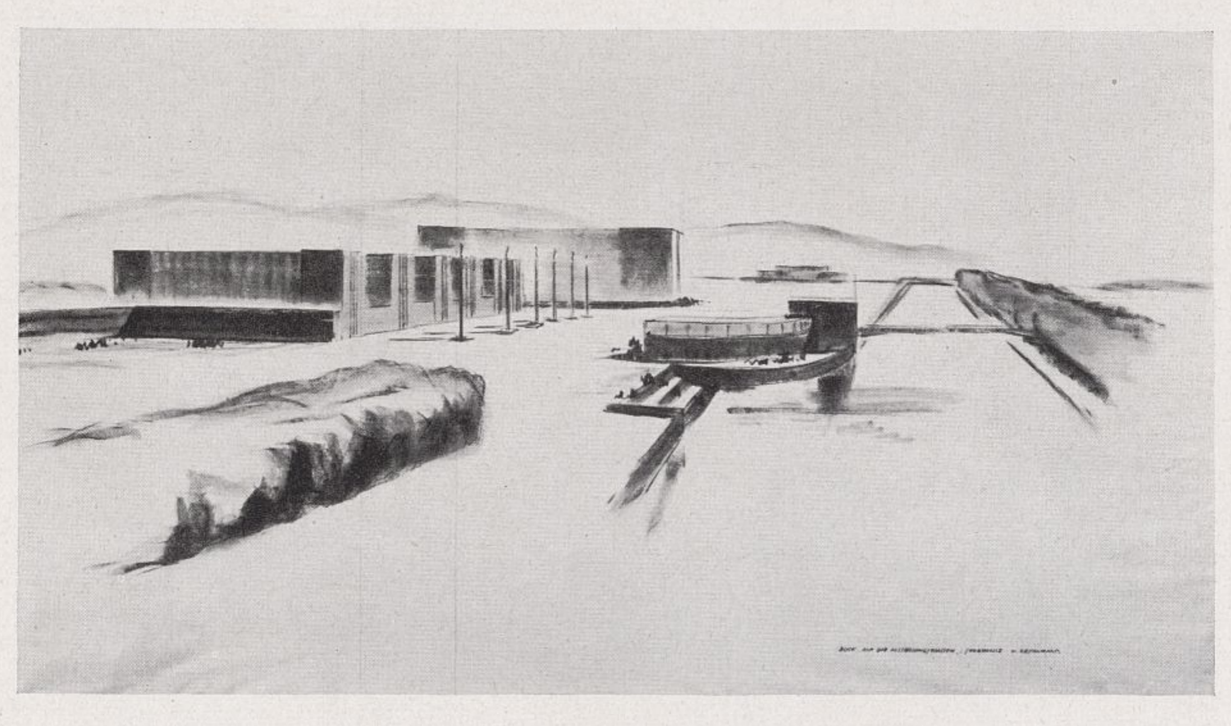
*Allgemeine städtebauliche Anordnung.*

*Der Entwurf legt Ausstellungshallen und Stadthalle an die Wernerstraße und läßt im übrigen den Wasen bis zur Rampe der neuen Talstraßenbrücke frei. Diese Brückenrampe erhält einen Durchbruch zu Stadion, Spielplätzen, Schwimmbecken und Flughafen. Ueber die Verwendung des noch weiter oberhalb gelegenen Geländes (gegen Daimler) ist im Plan nichts vorgeschlagen. Die Achsrichtung des Stadions müßte um 90° gedreht werden.*

*Das Restaurant am rechten Neckarufer oberhalb der Zufahrt zu den Schleusen bei der König-Karls-Brücke kann an der hierfür vorgesehenen Stelle wegen des Schiffahrtsbetriebs nicht bleiben.*

*Die Gestaltung der Hochbauten versucht sich an moderne Architekturauffassung anzulehnen.*

*Konz. Cloos.*



*Blick auf die Ausstellungshallen, die Stadthalle und das Restaurant.*

## ENTWURF SEYFRIED UND SCHULZE, HEILBRONN, MIT G. GRAUBNER, STUTTGART.

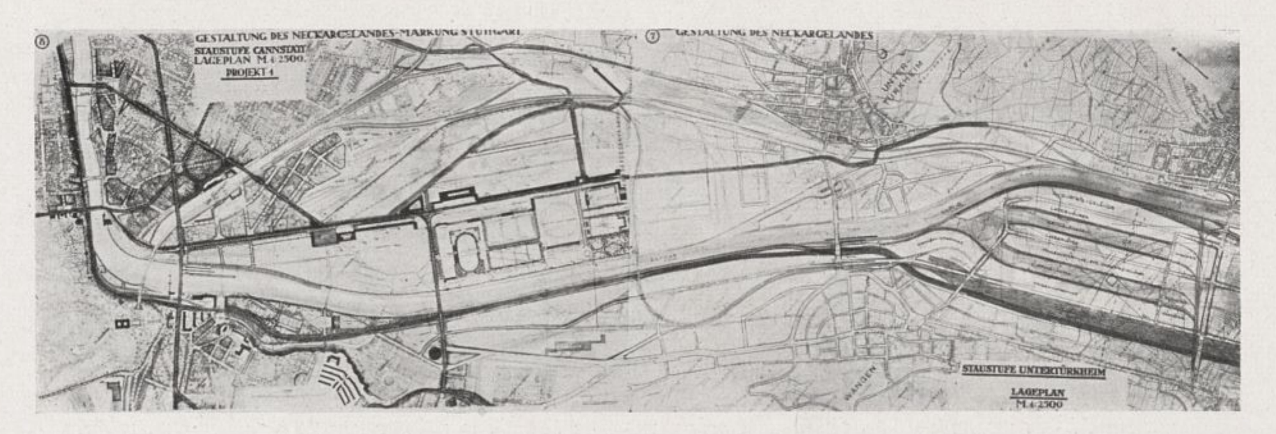
*Ein Ankauf zu 2000 RM.*

*Entwurf Nr. 24.*

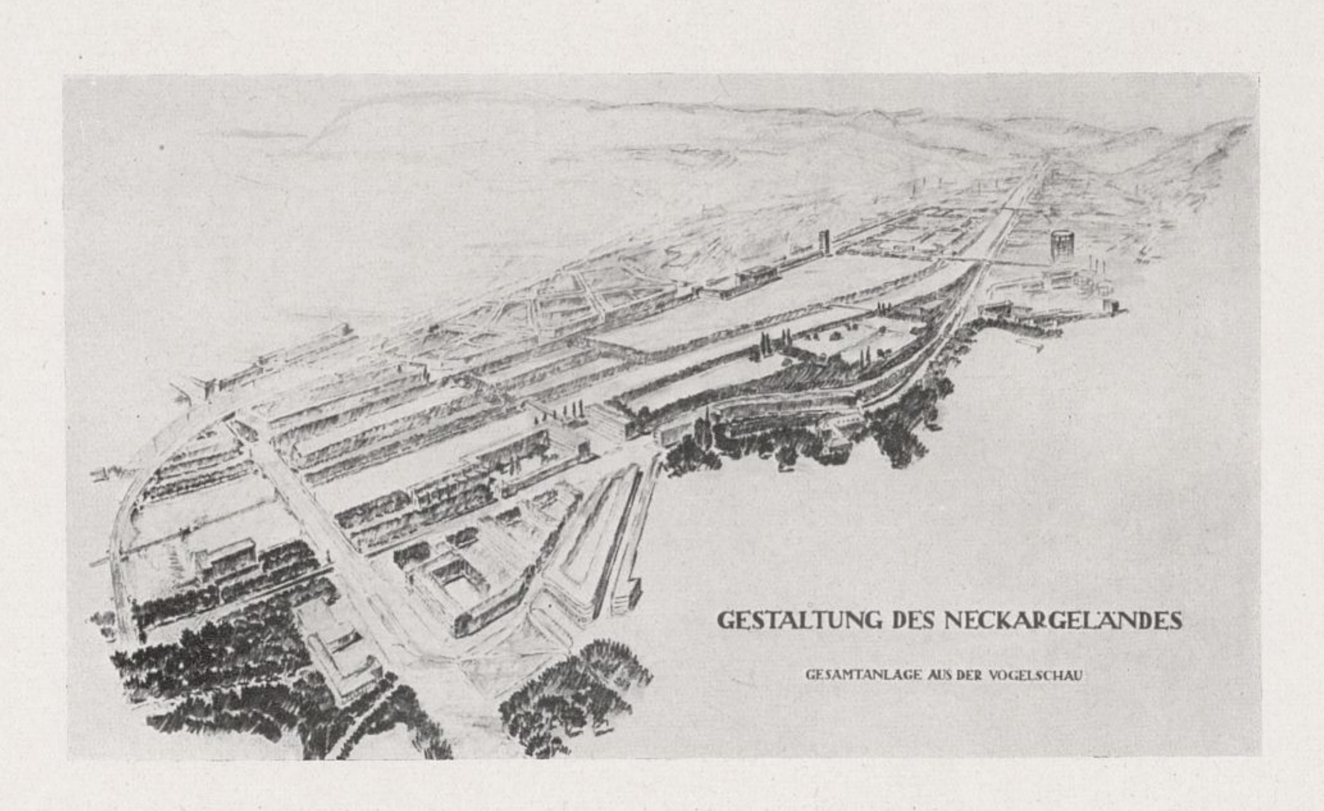
### *Beurteilung durch das Preisgericht.*

*Die Eisenbahnanlagen sind nicht befriedigend, die Hafenanlagen sind reichlich groß bemessen, die Brücke am Hafeneingang sollte vermieden werden. Die Führung der Hauptverkehrsstraßen ist zu loben, mit Ausnahme der Mercedesstraße, die nicht als Verkehrsstraße ausgebildet werden kann. In der Freihaltung des Wasens ist ein Höchstmaß erstrebt, allerdings dürfte das Heranschieben der Ausstellungs- und Kongreßhallen an die Wernerstraße zu weit getrieben sein, so daß die Abwicklung des Massenverkehrs außerordentlich erschwert ist. Diese Forderung ist auch bei der Hauptkampfbahn nicht ganz befriedigend gelöst. Zu beanstanden ist die Lage der Hauptmarkthalle und ihre Gleisanlagen.*

*Jansen. Maier.*

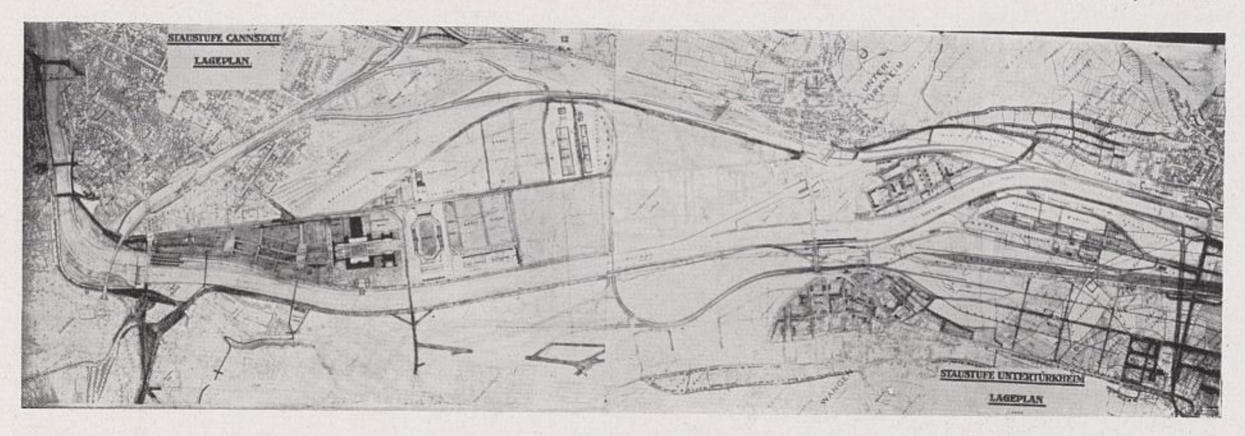



*Lageplan.*



## ENTWURF JACKSON MIT BURR UND LANG, STUTTGART.

*Ein Ankauf zu 1000 RM.* *Entwurf Nr. 12.*




## ENTWURF ANDRAE, FESTER, HEBEBRAND, KAULBACH, KÜHNE, MAUTHNER, SCHULZ UND THIERSCH, FRANKFURT A. MAIN.

*Ein Ankauf zu 1000 RM.* *Entwurf Nr. 39.*

WASEN GELÄNDE
MST. 2500

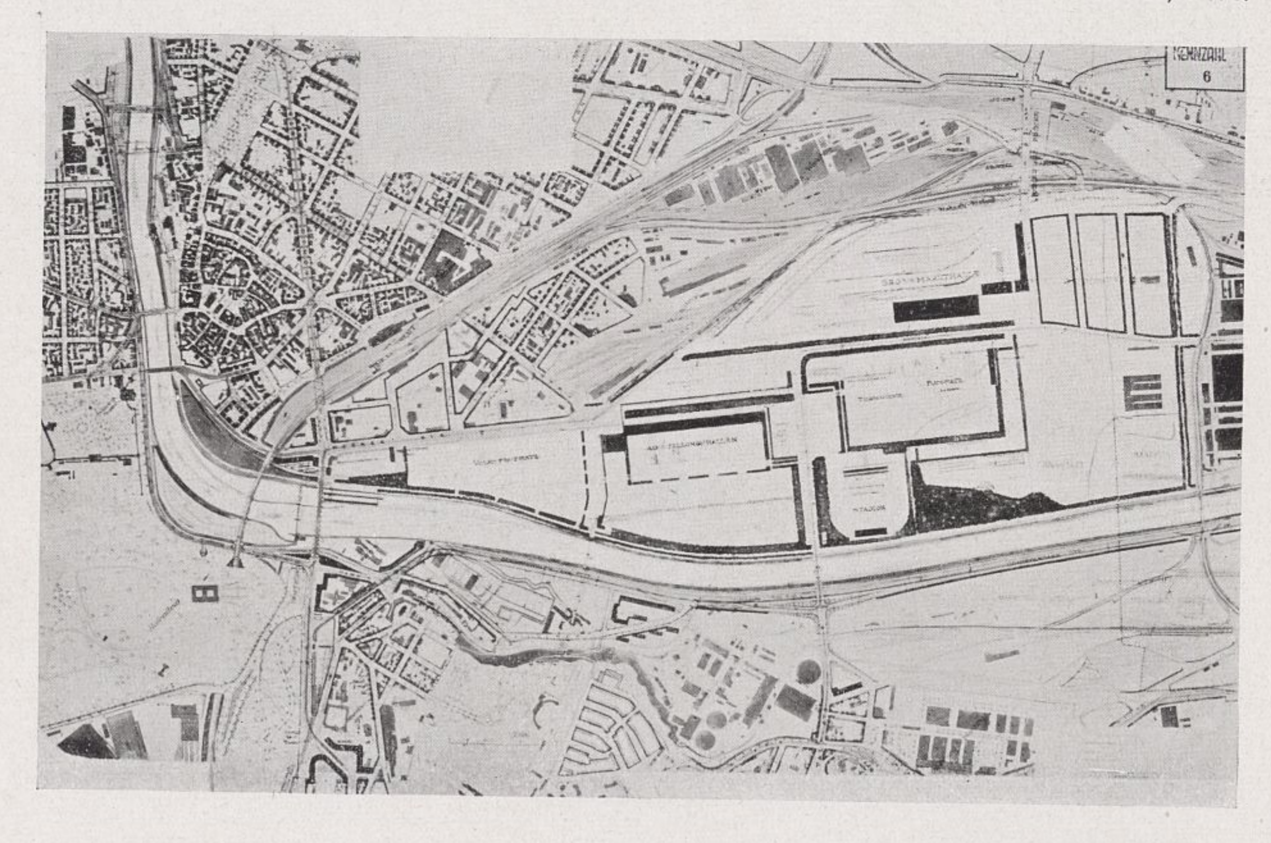
BLICK V. NORD AUF BERG.

1 TECHNISCHE HOCHSCHULE
2 BESTEHENDES ALTERSHEIM
3 NEUES GESCHÄFTSVIERTEL
4 NEUES MINERALBAD
5 RESTAURANT
6 TENNISTOURNIERPLÄTZE
7 LUFTBAD
8 HOCKEYPLATZ
9 KRICKETPLATZ
10 TENNISPLÄTZE
11 FAUSTBALLPLATZ
12 LEICHTATHLETIKPLATZ
13 FUSSBALLPLATZ
14 RESTAURANT
15 SPIELWIESE
16 PLANSCHBECKEN U. SONNENBAD
17 SCHWIMMBAHN
18 KAMPFBAHN
19 TRIBÜNE
20 OBERE UND UNTERE EINGÄNGE
21 RESTAURANT
22 AUFMARSCHWIESE
23 WARTEHALLEN U. BEDÜRFNISANSTALTEN
24 STRASSENBAHNABSTELLGLEISE
25 UNTERFÜHRUNGEN FÜR FUSSGÄNGER
26 WAGENHALTEPLATZ FÜR STADION UND MARKTHALLE
27 GROSSMARKTHALLE
28 GARAGE IN 2 GESCHOSSEN
29 LAGERHÄUSER
30 GÜTERBAHNHOFERWEITERUNG
31 LAGERHALLEN
32 AUSSTELLUNGSTURM
33 AUSSTELLUNGSHALLEN
34 AUSSTELLUNGSGELÄNDE U. VOLKSFEST
35 KONGRESSHALLE
36 VOLKSWIESE, BEI AUSSTELLUNGEN VERGNÜGUNGSPARK
37 SCHNELLBAHNABSTELLGLEISE

QUERSCHNITT DURCH MARKTHALLE VOLKSWIESE UND STADION

ENTWURF EUGEN HUMMEL, HANS HOHRATH UND ERNST SAUTTER, ESSLINGEN;
RUDOLF BURKHARDT, STUTTGART.

*Ein Ankauf zu 1000 RM.* *Entwurf Nr. 6.*



ENTWURF HEINZ WETZEL UND A. SCHUHMACHER, STUTTGART.

